

ANDRZEJ OLEJKO

Państwowa Wyższa Szkoła Techniczno-Ekonomiczna w Jarosławiu

Kresowe eskadry 1939.

**Z zielono-żółtym chrząszczem i św. Krzysztofem
na kadłubach znad Narwi po rumuńskie pogranicze.
Szkic historyczny szlaku bojowego 13. i 53.
Eskadry Towarzyszącej-Obszerwacyjnej
podczas kampanii wrześniowej 1939 roku
w świetle archiwaliów**

Słowa kluczowe

II wojna światowa, kampania wrześniowa 1939, lotnictwo polskie, RWD-14 „Czapla”, agresja sowiecka, „przedmoście rumuńskie”

Streszczenie

Historia walk lotnictwa polskiego w 1939 roku stale jest tematem badań historyków. Materiały archiwalne dotąd nieznanne bądź mało znane pozwalają na szersze spojrzenie na szlak bojowy poszczególnych eskadr. Tak też jest w przypadku bojowej drogi, która zaprowadziła znad granicznej Narwi nad graniczny Dniestr dwie Eskadry Obserwacyjne ze składu lotnictwa Samodzielnej Grupy Operacyjnej „Narew” i polowej Armii „Modlin”. Ten krótki szkic obrazuje walki załóg ww. eskadr z armiami obu agresorów podczas kampanii wrześniowej 1939 roku.

W chwili przekroczenia granicy polsko-rumuńskiej eskadra [53. Eskadra Obserwacyjna] podzielona była na dwie części, gdyż z braku samolotów większość eskadry dostała rozkaz udania się do m.[iejscowości] Kut. Należałem właśnie do tej grupy. Granicę przekroczyliśmy w nocy z dnia 17/18 września 1939 r. w Kutach na rozkaz wyższych władz lotniczych drogą kołową całym oddziałem. Cały sprzęt kazano nam zostawić na boisku sportowym w pierwszym mieście rumuńskim [Berhomet?], po czym oddzielono nas od szeregowców i przewieziono do obozów [internowania]... Po przyjeździe do Babadagu [na wybrzeżu Morza Czarnego] uciekłem następnego dnia po zorientowaniu się, że będziemy internowani. W obozie internowanych nie siedziałem¹.

Tak opisane zostały *Spostrzeżenia dotyczące ewakuacji na podstawie relacji por. obs. Aleksandra Krawcewicza z 53. Eskadry Obserwacyjnej (EO)*, której personel latający i naziemny, po 17 września 1939 roku znalazł się na terytorium Królestwa Rumunii. Zanim jednak to miało miejsce...

Na skutek agresji [Adolfa] Hitlera w ostatnich dniach marca bieżącego roku [1939] została powołana do życia kadra przyszłych sztabów dowódców armii [polowych]. Stworzono 5 armii [polowych] i 1 Samodzielną Grupę Operacyjną [SGO]. W skład każdego sztabu wszedł jeden dowódca lotnictwa. Zadaniem tych sztabów było przygotowanie planu operacyjnego na wypadek wojny z Niemcami [III Rzesza], oraz dostosowanie do warunków lokalnych. Do pracy tej zostali powołani:

– ppłk. dypl. obs. Sterba Felicjan – zastępca dowódcy 2 pułku lotniczego [w Krakowie] – przydział do armii Kraków, gen. [Antoniego] Szylinga,

– ppłk. dypl. pil. Iżycki Maciej – zastępca dowódcy 2 pułku lotniczego [w Krakowie] – przydział do armii Łódź gen. [Juliusz] Rómmel

¹ Instytut Polski & Muzeum gen. Sikorskiego (dalej: IPMS), Akta lotnictwa Armii „Modlin”, Lot.A.II.34/1i-19.

– ppłk. dypl. obs. Kurowski Adam – dyrektor Nauk Wyż. [szej] Szkoły Lotniczej w Warszawie – przydział do armii Poznań gen. [Tadeusza] Kutrzeby,

– ppłk. pil. Skarżyski Stanisław – zastępca [dowódcy] 4 pułku lotniczego – przydział do armii Pomorze gen. [Władysława] Bortnowskiego,

– ppłk. pil. Adamecki Bernard wykładowca W.[yższej] S.[zkoły] Lotn.[iczej] – przydział do armii Modlin gen. [Emila Krukowicz-] Przedzrymirskiego,

– mjr pil. Żarski Stanisław słuchacz W.[yższej] S.[zkoły] Lotn.[iczej] – przydział do Samodzielnej Grupy Operacyjnej „Narew”, gen. bryg. [Mieczysława] Młot-Fijałkowskiego.

W sztabie lotniczym Sztabu Głównego [Wojska Polskiego – SLSGWP] zaznajamiano nas z stanem lotnictwa niemieckiego i możliwościami jego użycia. Następnie zaprzysiężono nas, zaopatrzone w kopertę zaklejoną, i odesłano na swoje odcinki².

W takich okolicznościach wiosną 1939 roku powstały załączki lotnictw armijnych, które weszły w skład połowych armii Wojska Polskiego (WP), mających stawić czoła niemieckiemu Wehrmachtowi. W lipcu 1939 roku wprowadzono do planu poprawki, wynikające z koncentracji Wehrmachtu na terenie państwa słowackiego. Utworzona została wówczas ostatnia połowa armia WP, Armia „Karpaty” oraz odwód SGWP (Sztabu Głównego Wojska Polskiego) „Tarnów”. Naczelne Dowództwo Lotnictwa i Obrony Przeciwlotniczej (NDLiOPL) zmobilizowane po ogłoszeniu Mobilizacji Powszechnej 24 sierpnia 1939 roku, powstało z połączenia z SLSGWP i Sztabu Inspektora Obrony Powietrznej (SIOP)³.

² IPMS, Akta Lotnictwa SGO „Narew”, Lot.A.II.10/1e-8; M. Porwit, *Komentarze do historii polskich działań obronnych 1939 roku*, t. 1, Warszawa 1983, s. 94.

³ Obsada najważniejszych stanowisk w LP w 1939 r. była następująca: Naczelny Dowódca Lotnictwa i OPL – gen. bryg. pil. Józef Zajac, Szef Sztabu – gen. bryg.

Żołnierze! Niemiec, odwieczny wróg napadł dnia 1 września na Rzeczpospolitą naruszając całą naszą granicę. Nadszedł czas wypełnienia obowiązku naszego żołnierskiego.

Żołnierze! Walczcie o istnienie i przyszłość Polski. Za każdy krok zrobiony w Polsce musi wróg drogo zapłacić swą krwią. Każdy z was ufny w słusność naszej sprawy i sprawiedliwości musi zdobyć się na najwyższy wysiłek, by jak najtwardziej wypełnić nakaz obowiązku i honoru. Bez względu na długość wojny i poniesione ofiary ostateczne zwycięstwo będzie należało do nas i do naszych sprzymierzeńców.

Naczelnny Wódz Edward Rydz-Śmigły
Marszałek Polski⁴.

Powyższa odezwa z 1 września 1939 roku wydana została w chwili rozpoczęcia II wojny światowej, kiedy do obrony granic II RP stanęły następujące połowe armie WP:

- połowa Armia „Pomorze” (d-ca gen. Władysław Bortnowski – cztery DP i Pomorska Brygady Kawalerii (BK))
- połowa Armia „Poznań” (d-ca gen. Tadeusz Kutrzeba – cztery DP i dwie BK – Wielkopolska i Podolska)
- połowa Armia „Łódź” (d-ca gen. Juliusz Rómmel – cztery DP i dwie BK – Wołyńska i Kresowa)
- połowa Armia „Kraków” (d-ca gen. Antoni Szylling – pięć DP, jedna Brygada Górską (BGór.), jedna BK – Krakowska i motorowa 10. Brygady Kawalerii)

obs. Stanisław Ujejski, Zastępca Szef Sztabu – płk dypl. Marian Korewo, Szef Wydziału Współpracy z Lotnictwem Francji i Anglii – płk pil. Stanisław Karpiński, Szef Wydziału Operacyjnego – ppłk obs. Józef Jungrav, Szef Wydziału Informacyjnego – mjr pil. Józef Kiecoń, Szef Wydziału Zaopatrzenia – ppłk dypl. obs. Władysław Bohuszewicz, Szef Wydziału OPL – ppłk pil. Marian Jurcki, Kierownik Sam.[oddzielnego] Referatu łączności – mjr Teodor Lange – por. Skład Sztabu Naczelnego Dowództwa Lotnictwa i Opl; J.B. Cynk, *Sily lotnicze Polski i Niemiec. Wrzesień 1939*, WKiŁ, Warszawa 1989, s. 9.

⁴ IPMS, Lot.A.II.8/1b-3.

- połowa Armia „Modlin”(d-ca gen. E. Krukowicz-Przedrzymirski – dwie DP, dwie BK – Mazowiecka i Nowogródzka)
- Samodzielna Grupa Operacyjna „Narew” (SGO – d-ca gen. Czesław Młot-Fijałkowski – dwie DP dwie BK – Podlaska i Suwalska)
- połowa Armia „Karpaty” (d-ca gen. Kazimierz Fabrycy – dwie BGór.)

Wielkie jednostki WP posiadały ponadto swoje odwody, którymi były:

- GO „Wyszków” (d-ca gen. Wincenty Kowalski – trzy DP)
- połowa Armia „Prusy” (osiem DP i jedna BK – Wileńska)
- Odwód „Kutno” – dwie DP
- Odwód „Tarnów” – dwie DP⁵.

Pogranicza z Prusami Wschodnimi, jako integralną częścią III Rzeszy, miały w 1939 roku bronić połowa Armia „Modlin” oraz SGO „Narew”, które w swym składzie posiadały po jednej EO ze składu Lotnictwa Polskiego (LP). Obie wyposażone były w samoloty towarzyszące typu RWD-14 „Czapla”, zaś ich przeciwnikiem miały stać się eskadry Luftwaffe, których samoloty otrzymały sztabowy kryptonim „Sowy”. Ocena sprzętu latającego w tym czasie była następująca: „Samolot [RWD-14] Czapla uzbrojony w 2 K[arabiny] M[aszynowe] (jeden pilota drugi obserwatora), wyposażony był w radiostację nadawczo-odbiorczą i urządzenia do przechwytywania meldunków. Samolot [RWD-14] Czapla był typem nowym i przecięta ilość wylatanych godzin nie przekraczała od 250–200 na maszynę”⁶.

⁵ Szerzej: A. Zawilski, *Bitwy Polskiego Września*, Znak, Warszawa 1972.

⁶ IPMS, Lot.A.II.8/1b-6, rozkaz operacyjny nr 1 z 2 IX 1939 r.; IPMS, Sprawozdanie por. obs. Aleksandra Krawcewicza, Lot.A.II.34/1/i-19. Wykaz kryptonimów do rozmów telefonicznych dla jednostek lotniczych był następujący: dowódca Armii – „Adam”, III/5. Dywizjon Myśliwski (DM) – „Jakub”, 152. Eskadra Myśliwska (EM) – „Andrzej”, 41. Eskadra Liniowa (EL – Rozpoznawczo-Bombowa – ERB) – „Leopold”, 53. Eskadra Towarzysząca (ET – Obserwacyjna – EO), radiostacja dowódcy polowej Armii „Modlin” – „Artur”.

Lotnictwo polowej Armii „Modlin” posiadało następujące eskadry: Nowogródzka BK otrzymała pluton lotnictwa towarzyszącego, 53. EO – bez jednego plutonu, 41. ERB (Eskadra Rozpoznawczo-Bombowa), III/5. DM (Dywizjon Myśliwski). Na wypadek zaistnienia kryzysu (np. obejście Mławy przez oddziały niemieckie), dowództwo polowej Armii „Modlin” przewidywało interwencję armijnego lotnictwa na polu bitwy. Plan rozpoznania lotniczego obejmował dwa okresy:

- okres pierwszy – „od chwili rozpoczęcia działań wojennych do momentu skoncentrowania kierunku głównego wysiłku nieprzyjaciela”. W okresie tym cały wysiłek lotnictwa armijnego miał być skierowany na rozpoznanie kierunku działań głównych sił nieprzyjaciela, stwierdzonych na obszarze Prus Wschodnich na przedpolu polowej Armii „Modlin”. Rozpoznanie to było skoncentrowane przede wszystkim na ogólnej linii: Willenberg (Wielbark) – Neidenburg (Nidzica) – Osterode (Ostróda). Na północ od tej linii dowództwo przewidywało jedynie wykonywanie doraźnych lotów w celu potwierdzenia szczególnie ważnych wiadomości o nieprzyjacielu.
- okres drugi – rozpoczynający się od momentu ustalenia kierunku głównego uderzenia nieprzyjaciela, obejmował „wyłącznie zadania na polu walki oraz rozpoznania bezpośrednich tyłów na korzyść armii”. Rezygnacja z prowadzenia głębszego terenowo rozpoznania spowodowana była specyficznymi warunkami terenowymi Prus Wschodnich, jak i faktem, że na podstawie danych wywiadowczych dostarczonych przez Oddział II SGWP prawie wszystkie siły nieprzyjaciela (11–12 tzw. Wielkich Jednostek niemieckiej polowej 3. Armii gen. Georga Küchlera w tym głównie: 1., 11., 12. i 21. DP, 1. BK, Dywizja Pancerna [DPanc.] „Kempf”, 61., 206., 217., i 228. Dywizje Piechoty rezerwy (DPrez.) skoncentrowane było w trzech zgrupowaniach nad samą granicą polsko-niemiecką⁷).

⁷ IPMS, Sprawozdanie mjr. pil. Bohdana Kleczyńskiego, Lot.A.II.8./1e-7; R. Majzner, *Polski wywiad wojskowy wobec polityki III Rzeszy 1933–1939*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2006, s. 204.

W składzie lotnictwa SGO „Narew” znajdowały się następujące eskadry: 51. ERB (d-ca kpt. pil. Leopold Hrabkiewicz – 10 samolotów rozpoznawczo-bombowych typu PZL 23. B „Karaś”), 151. EM (d-ca por. pil. Józef Brzeziński – 10 samolotów myśliwskich typu PZL P. 7a), 13. EO (d-ca kpt. pil. Lucjan Fijuth – cztery samoloty obserwacyjne typu RWD-14 „Czapla” w I/13. Plutonie – d-ca kpt. obs. Feliks Misiewicz), II/13. Pluton (d-ca kpt. obs. Seweryn Łaźniewski – trzy samoloty obserwacyjne typu RWD-14 „Czapla”, przy Suwalskiej BK)⁸.

Jednostki lotnicze lotnictwa polowej armii „Modlin” i SGO „Narew” posiadały zapas wyjściowy na okres tygodnia (siedem dni), dalszy zapas materiałów pędnych i smarów, na 10 dni pracy lotnictwa, znajdował się na stacji kolejowej Ostrów Mazowiecka, skąd jednostki lotnicze miały pobierać materiały pędne i smary w potrzebnej im ilości własnymi środkami transportu. Dla II/13. Plutonu oddanego do dyspozycji d-cy Suwalskiej BK, przewidziano złożenie materiałów pędnych i smarów na trzy dni pracy (1 tys. l mieszanki pędnej B.A.B – benzyna-alkohol-benzol i 60 l oleju w magazynach w Łosośnie)⁹.

W 1934 roku w gronie ET (Eskadra Towarzyszająca) LP znalazła się sformowana w 1. Pułku Lotniczym (PL) w Warszawie kolejna z nich. Otrzymała numer 13, zaś jej bazą było warszawskie lotnisko Okęcie. Godłem eskadry stał się zielono-żółty świerszcz na tle jasnoniebieskiego koła ze srebrną obwódką. W maju 1939 roku eskadra otrzymała na wyposażenie samoloty towarzyszące

⁸ IPMS, Lot.A.II.10/1e-1; IPMS, Lot.A.II.10/1e.

⁹ Do czasu przybycia w rejon operacyjny SGO „Narew” plutonu technicznego, pomocy technicznej miały udzielać: 51. ERB (rejon na zachód od linii Czyżewo–Łomża–Kolno), 13. EO (rejon na wschód od tej linii do linii Grodno–Dąbrowa–Szubin–Rajgród), II/13. Pluton (rejonie na północ od linii Grodno–Dąbrowa–Szubin–Rajgród) – IPMS, Plan użycia lotnictwa i obrony przeciwlotniczej, Akta Lotnictwa Samodzielnej Grupy Operacyjnej „Narew”, Lot.A.II.10/1a-3; IPMS, Plan użycia służb lotnictwa; IPMS, załączniki Lot.A.II.10/1a, Lot. A. II.10/1e-4.

typu RWD-14 „Czapla”, zaś 25 sierpnia 1939 roku, tak jak i inne ET LP, przemianowano ją na 13. EO. W ramach przydziału eskadr LP do wielkich jednostek WP, eskadra złożona z I i II plutonu została przydzielona do SGO „Narew”. W nocy 26/27 sierpnia 1939 roku jej rzut kołowy został przebazowany na polowe lotnisko w Czerwonym Borze, gdzie dwie doby później wylądował jej rzut powietrzny w sile siedmiu samolotów towarzyszących typu RWD-14 „Czapla” i dwóch samolotów łącznikowych typu RWD-8. W związku z przydziałem bojowym do jednostek liniowych oraz z koniecznością wyposażenia ich w powietrzny zwiad, 28 sierpnia 1939 roku II pluton znalazł się na polowym lądowisku w pobliżu folwarku Dobra Wielka, oddany do dyspozycji dowódcy Oddziału Wydzielonego (OW) „Suwałki”¹⁰.

Lotnictwo SGO „Narew” znajdowało się w dyspozycji dowódcy lotnictwa armijnego z wyjątkiem północnego skrzydła SGO „Narew”, gdzie zbyt oddalona od miejsca postoju dowództwa ww. Suwalska BK otrzymała do swojej dyspozycji jeden – II/13. pluton lotnictwa towarzyszącego-obszernego. 13. EO bez ww. II/13. plutonu otrzymała za zadanie rozpoznanie ruchu wrogich wojsk w pasie przygranicznym na odcinku Ortelsburg (Szczytno) – Lyck (Ełk) oraz prowadzenie współpracy z własnymi oddziałami, w tym z artylerią. Wspomniany II/13. pluton otrzymał za zadanie rozpoznanie ruchu wrogich wojsk w pasie przygranicznym na odcinku Lyck (Ełk) – Stallupönen (dziś ros. Hecrepob na terenie Kaliningradzkiego Okręgu Wojskowego Federacji Rosyjskiej) oraz pracy na korzyść Suwalskiej BK¹¹.

¹⁰ J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach 1918–1939*, WKiŁ, Warszawa 1989, s. 141–142; idem, *Polskie eskadry w wojnie obronnej 1939*, WKiŁ, Warszawa 1991, s. 394–395.

¹¹ IPMS, Plan użycia lotnictwa i obrony przeciwlotniczej, Akta Lotnictwa Samodzielnej Grupy Operacyjnej „Narew”, Lot.A.II.10/1a-3; IPMS, Plan użycia służb lotnictwa, Lot.A.II.10/1a; IPMS, załączniki Lot.A.II.10/1a, Lot. A.II.10/1e-4, IPMS, Lot. A. II.10/1a-10.

Ordre de bataille (OdeB) 13. EO w końcu sierpnia 1939 roku wyglądało następująco:

13. EO złożona z dwóch plutonów w sile siedmiu samolotów typu RWD-14 „Czapla” i dwóch samolotów łącznikowych typu RWD-8¹² – skład personalny: dowódca Eskadry – kpt. obs. L. Fijuth, dowódca I/13. Plutonu – kpt. obs. F. Misiewicz, dowódca II/13. Plutonu – kpt. obs. S. Łażniewski, szef mechaników I/13. Plutonu – majster wojsk. Józef Choiński, szef mechaników II/13. Plutonu – st. majster wojsk. Józef Trautman, szef Eskadry – st. sierż. Wacław Kozłowicz. I/13. Pluton – obserwatorzy: por. por. Edward Hubicki, Stanisław Siechowski, Józef Taraszewski-Różycki, ppor. Franciszek Rudnicki; piloci: ppor. Julian Morawski, st. sierż. Wawrzyniec Madaliński, st. sierż. Romuald Podwysocki, sierż. Antoni Paszowski, kpr. Jan Bahanek. II/13. Pluton – obserwatorzy: por. Włodzimierz Pęski, ppor. Piotr Kotonowicz, ppor. Jan Gerstel; piloci: por. Eugeniusz Chojnacki, plut. Roman Wysocki (rez.), kpr. Andrzej Piaskowski, kpr. Mieczysław Piwko, kpr. Edward Sadoczyński, kpr. Bronisław Wojno¹³.

53. ET utworzona w 1933 roku powstała w 5. PL w Lidzie-Wilnie na lotnisku Porubanek, rok później uzyskując od prezydenta Wilna Wiktora Maleszewskiego prawo używania wileńskiego herbu – św. Krzysztofa – jako swego godła. W 1935 roku eskadra otrzymała na wyposażenie samoloty obserwacyjne typu „Lublin” R-XIII D, zaś wiosną 1939 roku została przebrojona w samoloty obserwacyjne typu RWD-14 „Czapla”, w sierpniu 1939 roku stając się 53. EO. Po ogłoszeniu mobilizacji alarmowej w WP, 24 sierpnia 1939 roku eskadra została zmobilizowana o godz. 3.00 (zgodnie z planem mobilizacyjnym osiągnęła gotowość bojową

¹² IPMS, Lot.A.II.10/1e-4. Według sprawozdania mjr. pil. Stanisława Żarskiego z 14 października 1939 r. w 13. EO nie było dwóch samolotów łącznikowych typu RWD-8.

¹³ J. Pawlak, *Polskie...*, op. cit.

po 16 godzinach). Rzut kołowy eskadry składał się z ośmiu lub dziesięciu samochodów ciężarowych typu Ursus oraz samochodów cystern. Eskadra nie została wyposażona w sprzęt fotograficzny, natomiast ze sprzętu łączności posiadała jedną centralę telefoniczną na siedem aparatów telefonicznych i dwa kilometry kabla. Po osiągnięciu gotowości mobilizacyjnej nowym miejscem postoju rzutu powietrznego było, przewidziane w planie mobilizacyjnym, lotnisko polowe położone 14 km na południowy zachód od Wilna. Po zmobilizowaniu eskadra została przesunięta (załogi rzutem powietrznym, obsługa naziemna rzutem kolejowym) na lotnisko polowe położone 3 km na południe od Ciechanowa – stacją załadowniczą dla transportu kolejowego była stacja kolejowa Porubanek, zaś stacją wyładowniczą stacja Płońsk. Rzut powietrzny w drodze na ww. lotnisko polowe lądował na lotnisku mokotowskim w Warszawie, celem uzupełnienia paliwa oraz otrzymania dalszych rozkazów od dowódcy lotnictwa polowej armii „Modlin”. Eskadra po osiągnięciu gotowości bojowej na ww. lotnisku polowym nawiązała łączność telefoniczną ze sztabem armii, od 30 sierpnia 1939 roku podlegając płk. pil. Tadeuszowi Praussowi, dowódcy lotnictwa armijnego, zaś rozkazy otrzymywała od szefa SLSGWP¹⁴. 31 sierpnia 1939 roku dowódca eskadry otrzymał informację od płk. pil. T. Praussa o gotowości lotniska Sokołówek, gdzie po międzylądowaniu na warszawskim lotnisku mokotowskim eskadra odleciała (na miejscu czekał jej rzut naziemny)¹⁵.

W 1939 roku personel bojowy eskadry składał się, tak jak i innych eskadr LP, głównie z oficerów i podoficerów zawodowych,

¹⁴ IPMS, Sprawozdanie por. obs. Aleksandra Krawcewicza, Lot.A.II.34/1/i-19.

¹⁵ Ibidem. J. Pawlak (*Polskie eskadry...*, op. cit., s. 333–334; idem, *Polskie...*, op. cit., s. 397–398) podaje, że rzut powietrzny odleciał na lotnisko polowe Biała Waka.

a personel naziemny z podoficerów zawodowych i szeregowców, odbywających służbę wojskową. Eskadra wyposażona była w samoloty typu RWD-14 „Czapla”, „cztery na pluton + 1 d-cy (razem 9 samolotów). Wyszkolenie personelu latającego było dobre i dostosowane do pracy na korzyść Wielkich Jednostek”. OdeB eskadry przedstawiało się następująco: d-ca eskadry – kpt. Józef Kierzkowski, I Pluton – d-ca kpt. Stanisław Sawczyński, II Pluton – d-ca kpt. obs. Marian Kucharski, oficer techniczny eskadry – ppor. rez. pil. Władysław Juchnowicz, lekarz eskadry – kpt. lek. lotn. Adam Karol Konieczny, szef mechaników – st. sierż. Stanisław Gwary, szef mechaników II/53. Plutonu – majster wojsk. Bronisław Jankowski, szef administracyjny eskadry – sierż. Antoni Gisler. I/53. Pluton – obserwatorzy: por. Kazimierz Nowak, por. Stanisław Waszkiewicz, ppor. Jan Niemiec, pchor.-ppor. obs. Henryk Aleksandrowicz; piloci – ppor. rez. Władysław Juchnowicz, ppor. rez. Oskar Sobol, plut. Wincenty Fajks, kpr.-plut. Jan Gryc, kpr. Henryk Wojtkiewicz. II/53. Pluton – obserwatorzy: por. Aleksander Krawcewicz, por. obs. Stanisław Pawłowicz, ppor. Jan Ochalski, pchor.-ppor. obs. Waław Reda; piloci: ppor. rez. Jerzy Tarwid, st. sierż. Jerzy Kawiński, kpr. Edward Karaś, kpr.-plut. Tadeusz Pruchnicki, kpr.-plut. Wiktor Załucki¹⁶.

OdeB LP z 1 września 1939 roku wykazywało, iż dysponowało ono 392 sprawnymi samolotami bojowymi, z których 84 stanowiły samoloty obserwacyjne (35 typu RWD-14 „Czapla” i 49 typu

¹⁶ IPMS, Sprawozdania por. obs. Aleksandra Krawcewicza, Lot.A.II.34/1/i-19. J. Pawlak (*Polskie...*, op. cit.) podaje ponadto w składzie I Plutonu ppor. rez. obs. Stanisława Hudowicza, ppor. rez. pil. Oskara Sobola, kpr. pil. Henryka Bolcewicza, kpr. pil. Henryka Wojtkiewicza, zaś w składzie II Plutonu ppor. rez. pil. Jerzego Tarwida i kpr. pil. Jerzego Łuszczewskiego.

„Lublin” R-XIII D)¹⁷. Według wytycznych dowództwa LP oraz planu użycia lotnictwa polowej Armii „Modlin”, opracowanego przez SLSGWP, najważniejsze założenia użycia lotnictwa towarzyszącego przedstawiały się następująco:

W początkowej fazie dążono do usamodzielnienia Nowogródzkiej Brygady Kawalerii [BK] przez przydział jednego plutonu lotnictwa towarzyszącego. Natomiast resztę planowano zachować w gotowości do działania na rzecz gros Armii... Eskadry towarzyszące 53 i 56 posiadały różne wartości zależnie od posiadanego sprzętu. Wartość bojowa samolotów R XIII [D „Lublin”] ze względu na małą szybkość i słabe uzbrojenie była bardzo mała. Większą przydatność bojową posiadały samoloty [RWD-14] „Czapla”, które były szybsze (max. 260 km/h) i lepiej uzbrojone przy zachowaniu łatwości lądowania. Znaczna poprawa miała nastąpić, gdy 56 eskadra towarzysząca [EO] otrzyma samoloty [LWS-3] „Mewa” (sprzęt nowoczesny o szybkości 350 km/h, lecz wymagający lepszych lotnisk niż samolot [RWD-14] „Czapla”). Eskadra taka nie mogła być nadal uważana jako towarzysząca, lecz obserwacyjna, która normalnie pracowałaby na szczeblu operacyjnym bez przydzielenia plutonów do W.[ielkich] J.[ednostek], gdyż w ich stosunkowo wąskim pasie działania, trudno by znaleźć odpowiednie lotnisko...

Na pierwszy okres działań plan przewidywał przydzielić 1/53 Pluton towarzyszący [53. EO] do Nowogródzkiej Brygady Kawalerii. Reszta lotnictwa towarzyszącego miała pozostać na szczeblu Armii, po to, aby przez przydzielanie lotów zaspokoić potrzeby W.[ielkich] J.[ednostek] działających na głównym kierunku oraz umożliwić współpracę z artylerią ciężką Armii [„Modlin”] i ewentualnie wzmocnić eskadrę liniową... Na okres walk w strefie nadgranicznej obie eskadry towarzyszące [53. i 56.] (bez plutonu towarzyszącego 1/53) nakazano przesunąć do rejonu Strzegowo–Ciechanów–Gąsocin... Do zadań lotnictwa towarzyszącego należało wykonanie rozpoznania bojowego z nad własnych linii,

¹⁷ J.B. Cynk, op. cit., s. 96. Luftwaffe dysponowała 342 samolotami bliskiego rozpoznania: 257 typu Hs-126 A i B, 64 typu He – 46 i 21 typu He 45.

wykonując względnie krótkie wypadły na najbliższe tyły nieprzyjaciela i to w okresach dnia, w których działalność lotnictwa myśliwskiego jest najmniejsza. Na własnych tyłach miało tworzyć punkty czynnej obrony przeciwlotniczej przy pomocy jednostek opl. [obrony przeciwlotniczej], lub broni maszynowej i ręcznych oddziałów odwodowych. Na pierwszy okres działań przydzielono I/53 pluton towarzyszący [53. EO] do Nowogródzkiej Brygady Kawalerii, reszta lotnictwa towarzyszącego pozostała na szczeblu Armii [„Modlin”]. Na okres walk w strefie nadgranicznej [53.] eskadra towarzysząca została przesunięta w rejon Strzegowo–Ciechanów–Gąsocin (bez plut.[onu] tow.[arzyszącego] I/53). Warunki użycia lotnictwa towarzyszącego zawarte były w wytycznych dla dowódców W.[ielkich] J.[ednostek]¹⁸.

Szlak bojowy obu ww. eskadr z chwilą wszczęcia działań wojennych rozpoczął się na „kresach północnych”, na pograniczu II RP z Prusami Wschodnimi, po 17 dniach walk natomiast zakończył się na południowym, kresowym pograniczu II RP z Królestwem Rumunii. Rozkaz dla LP, wydany przez szefa Sztabu Głównego Wojska Polskiego (SGWP) gen. Wacława Stachewicza, mówił:

Zasadniczo przelot na Czerniowce i tam ewentualna zmiana. Wszystkie oddziały lądowe (gen. [Kazimierza] Sawickiego, Włodzimierz Wołyński [Grupa „Włodzimierz”], gen. [Piotra] Skuratowicza, Łuck [Grupa „Łuck”], gen. [Stefana] Dąb-Biernackiego [Front Północny], gen. [Franciszka] Kleeberga, Pińsk [SGO „Polesie”]) – Marsz wycofania na Rumunię. W dalszym ciągu walczymy z Niemcami. W stosunku do Sowietów [Armia Czerwona o świcie 17 IX 1939 r. wkroczyła na terytorium II RP, łamiąc pakt

¹⁸ Z ww. dwóch EO, 56. EO w 1939 r. została przydzielona do połowej Armii „Karpety” – por. IPMS, Plan użycia lotnictwa i obrony przeciwlotniczej, Akta Lotnictwa Armii „Modlin”; IPMS, Plan użycia służb lotnictwa Lot.A.II.8/1a-10; IPMS, Lot.A.II.8/1a-15; IPMS, Lot.A.II.8/1a-11; IPMS, Lot.A.II.8/1a-12; IPMS, Lot.A.II.8/1a-13; IPMS, Lot.A.II.8/1a; IPMS, Lot.A.II.8/1a – 16; IPMS, Lot.A.II.8/1a-23, Wytyczne łączności dla dowódców lotnictwa i opl. armii.

o nieagresji – AO], my walki nie zaczynamy, ponieważ do tej pory oni nie napadają na nas i pozwalają się wycofać. Z tego chce skorzystać Naczelnny Wódz [marszałek Edward Rydz-Śmigły] aby jak najwięcej wojsk i sprzętu wycofać na teren [Królestwa] Rumunii. Administracja i władze kol.[ejowe] otrzymały rozkaz pozostania na miejscu. W razie agresywnego zachowania się wojsk sowieckich [Armia Czerwona] w stosunku do naszych oddziałów należy się bronić¹⁹.

Szlak bojowy obu eskadr – 13. i 53. EO w świetle archiwaliów wyglądał podczas kampanii wrześniowej 1939 roku następująco:

1 września 1939 roku

Po otrzymaniu informacji o wybuchu wojny, dowódca 13. EO kpt. obs. L. Fijuth wydał rozkazy wykonania lotów rozpoznawczych pasa nadgranicznego Grajewo–Myszyniec. Pierwszy lot bojowy w eskadrze wykonała załoga w składzie: por. obs. J. Taraszewski-Różycki, st. sierż. pil. R. Podwysocki. Kolejny lot wykonała załoga w składzie: por. obs. S. Świechowski, st. sierż. pil. A. Paszowski. Celem tego rozpoznania był rejon Chorzeli. Podczas obu rozpoznania załogi samolotów obserwacyjnych typu RWD-14 „Czapla” nie wykryły żadnych większych zgrupowań nieprzyjaciela, poza drobnymi oddziałami i ruchami pojedynczych pojazdów mechanicznych. W meldunku ppłk. pil. Stanisława Nazarkiewicza (w marcu 1939 roku zastąpił on na stanowisku dowódcy 2. PL płk. Edwarda Lewandowskiego, zaś podczas kampanii wrześniowej pełnił funkcję dowódcy lotnictwa SGO „Narew”) zapisano: „Meldunek o położeniu lotnictwa i opl. i npla. dn. 1/9[IX 19]39 [r.] godzina 20.00.... Pluton towarzyszący 1/13 – 4 samoloty [RWD-14 „Czapla”] czynne m.[iejsce] p.[ostoju] Wierzbowo.

¹⁹ IPMS, Lot.A.II.8/1e-2.

Pluton towarzyszący 2/13 przy Suwalskiej Brygadzie Kaw.[alerii] wykonano dwa loty na rozpoznanie²⁰.

53. EO (siedem samolotów typu RWD-14 „Czapla”) zajęła lotnisko podstawowe Sokołówek 31 sierpnia 1939 roku, w sprawozdaniu z działalności załóg eskadry 1 września 1939 roku napisano:

53 eskadra towarzysząca [EO] bez plutonu [I/53.] – lotnisko podstawowe Dw.[ór] Sokołówek. Stwierdzić kierunek głównego wysiłku nieprzyjaciela przez rozpoznanie dróg, wyprowadzających z rejonu ugrupowań i ogólnej linii: południowy skraj lasów Wilenberg [Wielbrak] – Neidenburg [Nidzica] – Hohenstein [Olsztyn] w kierunku na Chorzele, Mławę i Działdowo. Łączność oficer łącznikowy do sztabu Mazowieckiej Brygady Kawalerii w rejonie Chorzele. Meldunki z rozpoznania na placówkę łączności dowódcy lotnictwa m.[iejscowość] Modlin. W razie stwierdzenia obecności lub ruchu kolumn pancernych zawiadomić natychmiast zainteresowanych dowódców meldunkiem ciężarkowym. Sprawozdanie z lotu natychmiast po wykonaniu złożyć osobiście. Zadanie wykonane w godzinach 11.00–12.00.

I/53 pluton lotnictwa towarzyszącego [obserwacyjnego] do dyspozycji dowódcy Nowogródzkiej Brygady Kawalerii na lotnisko Dw.[ór] Konopaty Stare. Odlot plutonu nastąpił o godzinie 12.00²¹.

²⁰ IPMS, Lot.II.A.10/1c-3, S. Nazarkiewicz ppłk pil. l.dz. 49 lotn. J. Pawlak (*Polskie...*, op. cit., s. 344) i P. Dymek (*Samodzielna Grupa Operacyjna „Narew” 1939 w polskiej historiografii wojskowej*, Sorus, Poznań 1999, s. 84), podają, że ww. załogi w godzinach popołudniowych ponownie wykonały loty w ww. rejon oraz że lotnisko II/13. Plutonowi zostało zbombardowane przez samoloty Luftwaffe, po którym kpt. obs. S. Łażewski otrzymał rozkaz przebazowania jednostki na lotnisko polowe w Krynkach.

²¹ IMPS, Lot.A.II.8/1e-7, Sprawozdanie mjr. Bohdana Kleczyńskiego. Godziny zadań ustalono na podstawie notatnika B. Kleczyńskiego, zestawione w miesiącu grudzień 1939 r., por. IPMS, Lot.A.II.8/1e-5.

Wspomniane powyżej zadania wykonano w sposób następujący:

W wykonaniu tych rozkazów 53 eskadra towarzysząca wykonała trzy loty przy czym stwierdzono, że główny wysiłek nieprzyjaciela zarysował się w tym dniu na przedpoła Mławy. Na obu skrzydłach utarczki ze słabszymi oddziałami nieprzyjaciela [niemiecka polowa 3. Armia Grupy Armii „Północ”]. W rejonie Willenberg [Wielbarku] stwierdzono dość znaczny ruch samochodów... Samoloty nie były atakowane w powietrzu... W godzinach popołudniowych zaczyna się coraz bardziej zarysowywać nacisk na wschodnie skrzydło armii [„Modlin”] w kierunku na Chorzele. W natarciu na tym kierunku biorą udział samochody pancerne i czołgi [Dywizji Pancernej – DPanc. – „Kempf”]. Rozpoznanie wysłane na Willenberg [Wielbrak] nie stwierdziło żadnego większego zgrupowania pancernego przeciwnika. Pod naciskami Mazowiecka Brygada Kawalerii wycofuje się w kierunku na Przasnysz. Na zachodnim skrzydle [Armii „Modlin”] w dalszym ciągu nieznaczne utarczki... Sytuacja ustalona w godzinach wieczornych w sztabie armii [„Modlin”] pozwala na ostateczne stwierdzenie realizowania się hipotezy drugiej, przy czym należy się liczyć, że główny wysiłek nieprzyjaciela zarysowujący się początkowo na kierunku Mławy został przerzucony raczej na zachód celem ominięcia umocnień [20. Dywizji Piechoty – DP – po walkach nazwanej „żelazną”]²².

Podczas lądowania samolot z załogą w składzie ppor. obs. J. Ochalski i kpr. strz. T. Pruchnicki uległ rozbiciu – meldunek z działalności lotnictwa Armii „Modlin” za dzień 1 września 1939 roku z godz. 23.00 wspominał: „Dnia 1.IX [1939 r.] wykonano jeden lot na rozpoznanie. Przy lądowaniu samolot [RWD-14 „Czapla”] rozbity”²³.

²² IMPS, Lot.A.II.8/1e-7. J. Pawlak (*Polskie...*, op. cit., s. 398) podał, że tego dnia 1/53. pluton przeleciał na lotnisko polowe Konopaty Nowe z przydziałem do dowództwa Nowogródzkiej BK, zaś loty rozpoznawcze tego dnia wykonały załogi por. obs. A. Krawcewicz, ppor. obs. J. Ochalskiego i pchor. obs. W. Redy.

²³ IPMS, Lot.A.II.16/1a-1.

2 września 1939 roku

Brak szczegółowych danych o zadaniach wykonywanych w ciągu dnia przez załogi 13. EO²⁴.

Rozkaz operacyjny dla 53. EO na dzień 2 września 1939 roku brzmiał:

Rozkaz operacyjny Nr.1 na dzień 2.IX.1939 r. ...

53. esk.[adra] towarzysząca [Obserwacyjna] bez plutonu [I/53.] – lotnisko podstawowe Sokołówek. Odda do dyspozycji 20. D.[y-wizji] P.[iechoty] 2 – loty do dyspozycji art.[ylerii] 20. D.[y-wizji] P.[iechoty]; 1 – lot do dyspozycji Mazowieckiej B.[rygady] K.[a-walerii].

2 – loty. I/53 pluton lotnictwa tow.[arzyszającego – obserwacyjnego] lotnisko Nowe Konopaty – w dyspozycji Nowogródzkiej B.[rygady] K.[awalerii]²⁵.

Mjr pil. Bohdan Kleczyński w swym sprawozdaniu zapisał:

[Pluton] I/53 eskadry towarzyszącej [Obserwacyjnej] wykonuje w tym dniu ważne rozpoznanie w kierunku na Iłowo w związku z zaznaczającym się ruchem obchodzącym nieprzyjaciela na zachodnim skrzydle obrony Mławy (zagrożenie 20 D.[y-wizji] P.[iechoty]). Na podstawie wiadomości dostarczonych przez to rozpoznanie został zarządzony wypad nocny w celu zlikwidowania niebezpiecznej sytuacji. W godzinach popołudniowych w związku z przewidywanym wejściem w akcję 8 Dywizji Piechoty zostaje nakazane wysłanie przez 53 eskadrę towarzyszącą [Obserwacyjną] oficera łącznikowego do sztabu tej dywizji celem omówienia

²⁴ J. Pawlak (*Polskie...*, op. cit., s. 344) podaje, że załogi eskadry w składzie kpt. obs. F. Misiewicz i ppor. pil. J. Morawski i por. obs. J. Taraszewski-Różycki i st. sierż. pil. R. Podwysocki wykonały dwa loty w rejonie Chorzele–Różan. Loty wykonały załogi: kpt. obs. F. Misiewicz i ppor. pil. Morawski i por. obs. J. Taraszewski-Różycki i st. sierż. pil. R. Podwysocki.

²⁵ IPMS, Lot.A.II.8/1b-6.

współpracy i wykorzystania dwóch lotów, przyznanych na dzień następny. Około godz. 20.00 dn.[ia] 2.IX. [19]39 [r.] dowódca armii [„Modlin”] decyduje zaangażowanie 8 dywizji piechoty w dniu następnym dla uderzenia na skrzydło przeciwnika, który osiągnął już Przasnysz mimo oporu stawianego przez Mazowiecką Brygadę Kawalerii. Równocześnie dowódca I/53 plutonu towarzyszącego [obserwacyjnego] otrzymuje rozkaz powrotu ze swym plutonem do [53.] eskadry [Obserwacyjnej] w dyspozycji Nowogródzkiej Brygady Kawalerii 1 samolot z czołówką. Zarządzenie jest to umotywowane koniecznością skoncentrowania wszystkich możliwych sił lotniczych do walki rozstrzygającej, która jak to już można było z całą niemal pewnością stwierdzić rozegra się w rejonie Przasnysz–Ciechanów²⁶.

W godzinach popołudniowych załogi zaobserwowały niemiecką broń pancerną (DPanc. „Kempf”). Meldunek dowódcy lotnictwa polowej Armii „Modlin” z dnia 3 września z godz. 11.10 do Naczelnego Dowódcy Lotnictwa (NDL) brzmiał: „Melduję, że w dniu wczorajszym lotnik zauważył wozy pancerne [DPanc. „Kempf”]: O godz. 14.50 grupa 21 wozów na postoju na szosie Janowo–Krzynowłoga Mała. Godzina 14.55 kolumna 1800 m w ruchu na szosie Janowo–Przasnysz. Godzina 14.58 kolumna 1800 m na szosie Janowo–Przasnysz środek na wysokości Janowo. Godzina 17.45 kolumna w ruchu długości 1500 m na szosie Krzynowłoga Mała–Rzęnowo, w lesie 3 km na pld.[południowy]-zach.[ód] od skrzyżowania w m.[iejscowości] Krzynowłoga Mała”²⁷.

²⁶ IMPS, Lot.A.II.8/1e-7.

²⁷ IPMS, Lot.II.A.26/1-18. J. Pawlak (*Polskie...*, op. cit., s. 398) podał, że tego dnia loty na rzecz dowództwa Nowogródzkiej BK wykonały załogi w składzie: kpt. obs. Stanisław Sawczyński z plut. W. Fajksem, por. obs. S. Waszkiewicz z kpr. pil. H. Wojtkiewiczem i pchor. obs. H. Alexandrowicz z ppor. pil. W. Juchnowiczem.

Natomiast meldunek z działalności lotnictwa armijnego z dnia 2 września 1939 roku z godz. 22.49 brzmiał: „Lotnictwo towarzyszące [obserwacyjne] wykonało 5 lotów, samoloty powróciły w porządku”²⁸.

3 września 1939 roku

Pierwszy lot rozpoznawczy tego dnia wykonała załoga w składzie: kpt. obs. Feliks Misiewicz i ppor. pil. Julian Morawski, która podczas wykonywania zadania została zestrzelona. Kolejny lot rozpoznawczy wykonała załoga w składzie: kpt. obs. L. Fijuth i st. sierż. pil. W. Madaliński²⁹.

Dowódca 13. EO w meldunku z 3 września 1939 roku zapisał:

Przed południem dołączył do reszty [13.] eskadry [EO] II Pluton. Wykonano 2 rozpoznania. W czasie wykonywania pierwszego rozpoznania przez załogę: kpt. obs. [S.] Łażniewski i por. pil. [Eugeniusz] Chojnacki, zostali oni zaatakowani przez Messerschmitty [Bf. 109]. Załoga spaliła się w powietrzu. Na drugie rozpoznanie (dla podtrzymania ducha personelu) poleciałem ze st. sierż. pil. [W.] Madalińskim. Rozpoznałem kolumnę broni pancerniej [DPanc. „Kempf”] posuwającą się szosą Chorzele–Różan na m.[iejscowość] Różan. W momencie rozpoznawania tej kolumny zauważyłem z daleka zbliżające się 2 Messerschmitty, dlatego też nie stwierdziłem jej długości, ponieważ nie mogłem dojrzeć końca tej kolumny z wysokości 200 metrów. Natychmiast poleciłem pilotowi szybko uciekać do lotu koszącego przed Messerschmittami [Bf. 109]. Te ostatnie zgubiły mnie, ponieważ manewrowałem przed ich obserwacją wykorzystując ściany lasów przeciwne do lotu Messerschmittów. Myśliwce pokreśliły się

²⁸ IPMS, Lot.II.A.8/1b-12.

²⁹ IPMS, Lot.II.A.10/1e-4, Sprawozdanie z 10 IV 1943 r.

w rejonie, gdzie mnie zauważyły, odlatując w rejon posuwania się broni pancernej³⁰.

W świetle źródeł niemieckich, podczas zmiany miejsca postoju II/13. plutonu, 6 września 1939 roku załoga zestrzelona została pod Wasilkowem przez załogę niemieckiego samolotu bombowego typu Heinkel He-111 z II.(K)/LG 1., co tak opisał Oblt. (por.) Helbig:

Melduję grupie, że załoga [samolotu Heinkel He-111 z oznakowaniem] L1+YC dowódca: Olt. Helbig, pilot: Fw Sauer, radiooperator: Fw Fischer i mechanik pokładowy: Uffz. Müller, 6.9.[IX 19]39 [r.] około godz. 9.30 zestrzeliła podczas lotu nieprzyjacielski samolot zwiadowczy typu Lublin R-XIII [RWD-14 „Czapla”], 12 km od Białegostoku, nieopodal miejscowości Studianiky [Studzianki]. Zestrzelenie nastąpiło w następujących okolicznościach: Załoga jako K-zwiadu grupy otrzymała zadanie rozpoznania położenia odległego o 40 km na wschód od Białegostoku lotniska. Podczas lotu powrotnego dokonano zrzutu bomb na odcinek kolejowy Sokółka–Białystok, położony w okolicach lasu na północnym wschodzie od Białegostoku. Linia została zaatakowana z kierunku północ wschód-południe zachód i zniszczona na długości 200 metrów. Po ataku, podczas wykonywania zdjęć, radiooperator zauważył po prawej stronie wrogi myśliwiec [samolot obserwacyjny] w odległości około 10 km, poruszający się z mniejszą szybkością jak nasz He 111. Podjąłem decyzję o zmianie kursu, żeby lotem koszącym po około 30–35 km dogonić maszynę i zaatakować ją z powodzeniem od tyłu. Pilot wyprowadził samolot na wysokość 15 m, tak, że mogłem po dokładnym wycelowaniu wystrzelić około 15 pocisków w kierunku wrogiej maszyny, którą to zidentyfikowałem jako samolot typu Lublin R-XIII [RWD-14 „Czapla”]. Ponieważ jednak mój kaem [MG 15, 81?] zaciął się, pilot wykonał wiraż w lewą, a następnie w prawą stronę, umożliwiając radiooperatorowi i mechanikowi pokładowemu oddanie serii.

³⁰ IMPS, Lot.A.II.8/1e-7.

Strzały były bez wyjątku celne, tak, że wroga maszyna, po tym jak sama oddała około 5 strzałów [z pokładowego km Vickers F kal. 7,7 mm lub wz. 33 kal. 7, 92 mm], runęła dymiąc w kierunku ziemi. W wyniku zdarzenia z ziemią i następującego po nim pożaru zginęła jej cała dwuosobowa załoga. Podczas ponownego przelotu sfotografowaliśmy miejsce zdarzenia przy pomocy ręcznego aparatu fotograficznego. Zestrzelenie zostało zameldowane drogą radiową, a załoga skierowała się w kierunku macierzystego lotniska³¹.

W 1989 roku, w miejscowości Wasilków, nad którą rozegrało się ww. tragiczne wydarzenie, w niedalekiej odległości od miejsca, gdzie runął na ziemię płonący samolot typu RWD-14 „Czapla”, mieszkańcy postawili kamień upamiętniający z napisem: „W dniu 3 września 1939 r. oddali swe życie w obronie Ojczyzny lotnicy – kpt. Seweryn Łażniewski ppor. [por.] Eugeniusz Chojnacki. Pochowani zostali na cmentarzu komunalnym w Białymstoku. W 50 rocznicę Września społeczeństwo Wasilkowa”.

Rozkaz dla lotnictwa Armii „Modlin” na dzień 3 września 1939 roku brzmiał:

Dowódca Lotnictwa Armii Modlin, Sztab, L.5/Op.39, M.[iejsce]
P.[ostoju] dn.[ia] 2.września 1939 r. godz.23.00.

Zadania dla lotnictwa Armii na dzień 3 IX [19]39 [r.].

53 esk.[adra] tow.[arzyszająca – Obserwacyjna] – odda w dniu 3.IX. [1939 r.] do dyspozycji:

- 20 D.[ywizji] P.[iechoty] – 2 loty.
- Maz.[owieckiej] B.[rygady] K.[awalerii] – 2 loty.
- 8 D.[ywizji] P.[iechoty] – 2 loty.

Dowódca Lotnictwa Armii [„Modlin”]

[T.] Prauss płk pil.³²

³¹ M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską 1939, cz. 2, Kampfflieger, Armagedon*, Gdynia 2005, s. 131.

³² IPMS, Lot.A.II.34/1i-3.

Natomiast rozkaz dla 53. EO mówił: „53 eskadra towarzysząca bez 1 samolotu – rozpoznanie i dozorowanie pola bitwy na rzecz 8 Dywizji Piechoty i Mazowieckiej Brygady Kawalerii oraz współpraca z artylerią najcięższą, gdyż ze względu na dość ożywioną działalność nieprzyjacielskiego lotnictwa myśliwskiego praca balonu obserwacyjnego jest ogromnie utrudniona”³³.

Podczas wykonywania zadania załoga w składzie kpt. obs. M. Kucharski i st. szer. pil. H. Bolcewicz miała sporo szczęścia, unikając konfrontacji z trzema samolotami myśliwskimi typu Messerschmitt Bf. 109. Po południu dowódca I/53. Plutonu otrzymał rozkaz powrotu pododdziału do eskadry, pozostawiając w dyspozycji Nowogródzkiej BK jeden samolot z załogą w składzie por. obs. S. Waszkiewicz i kpr. pil. H. Wojtkiewicz. W meldunku sytuacyjnym z godziny 18.30 podano, że: „53 esk.[adra] towarzysząca [EO] bez jednego samolotu znajduje się na lotnisku Sokółówek. Jeden samolot pozostał do dyspozycji przy Nowogródzkiej Brygadzie Kawalerii na lotnisku Konopaty Nowe. Dwa samoloty uszkodzone zostały przez ogień własnej piechoty”³⁴.

Meldunek dowódcy lotnictwa polowej Armii „Modlin” skierowany do NDL informował, że w dniu 3 września 1939 roku załogi 53. EO zaobserwowały broń pancerną i zmotoryzowaną:

O godz. 12.30 – kolumna broni pancernej [DPanc. „Kempf”] wraz z samochodami długości około 4000 m. na szosie Krzynowłoga–Grudusk czoło w m.[iejscowości] Rzęgnowo.

Godz. 17.00 – na szosie Mława–Grudusk w rejonie m.[iejscowości] Szydłowo kolumna samochodów i artylerii długości 2000 m., odstępy 100–200 m. między wozami. 4 kolumna długości 4000 m. czoło w m.[iejscowości] Grudusk na szosie Grudusk–Czernice Borowe, kolumna samochodów i artylerii długości 6 km kierunek nie stwierdzony.

³³ IMPS, Lot.A.II.8/1e-7, Sprawozdanie mjr. Bohdana Kleczyńskiego.

³⁴ IPMS, Lot.II.A.8/1b-15.

Godz. 17.20 – kolumna samochodów długości 10 km na drodze Krzynowłoga Mała–Przasnysz; czoło dochodzi do Przasnysza. Artyleria przeciwlotnicza – rejon stanowisk podano w komunikacie inf.[ormacyjnym] z dn. 2.IX. [1939 r.]³⁵.

Sprawozdanie z działalności 53. EO za dzień 3 września 1939 roku informowało natomiast: „Lotnictwo towarzyszące wykonało loty na rzecz W.[ielkich] J.[ednostek]. 1 samolot został poważnie uszkodzony przez ostrzał własnych oddziałów i jest nie zdolny do lotu”³⁶.

4 września 1939 roku

„Lotnictwo towarzyszące Sam.[oddzielnej] Gr.[upy] Op.[eracyjnej] „Narew” [13. EO] wykonało lot rozpoznawczy na styku Armii „Modlin” rejon Różan, który miał na celu prześledzić ruchy nieprzyjacielskiej broni pancernej. Wynik rozpoznania był negatywny, ze względu na to, że działania kolumny pancernej [DPanc. „Kempf”] w pierwszej fazie wojny odbywały się przeważnie w nocy, dlatego nie rozpoznano jej tego dnia”³⁷.

W godzinach popołudniowych lotnisko eskadry było bombardowane przez cztery klucze samolotów Luftwaffe typu Heinkel He-111, które zrzuciły kilkadziesiąt bomb zapalających, co spowodowało pożar. Dzięki ofiarności personelu 13. EO pożar ugaszono. Żaden z samolotów nie został uszkodzony, lecz „w wyniku tego bombardowania eskadra [13. EO] przeniosła się na lotnisko

³⁵ IPMS, Lot.A.II.26/1-19.

³⁶ IPMS, Lot.A.II.8/1b-17.

³⁷ IPMS, Lot.A.II.10/1e-4. J. Pawlak (*Polskie...*, op. cit., s. 345) podaje, że 4 września 1939 r. por. obs. Edward Hubicki i kpr. pil. Edward Sadoczyński śledzili marsz wykrytej wcześniej kolumny DPanc. „Kempf”, zaś w rejon Różana polecieeli ppor. obs. Franciszek Rudnicki i kpr. pil. Mieczysław Piwko.

Jabłonki (9 km na p[ółd.]p[ółnocny]-wsch.[ód] od Zambrowa)”³⁸. Natomiast mjr S. Żarski, w sprawozdaniu z 5 grudnia 1939 roku, zapisał, że „13 esk.[adra] tow.[arzysz[ąca] – EO] zmieniła swoje miejsce postoju w dniu 7 IX [1939 r.] po południu przechodząc na lotnisko Zambrów, gdzie od 6 IX [1939 r.] stał jej II/13 plut.[on] tow.[arzysz[ący]”³⁹.

Meldunek sytuacyjny z 4 września 1939 roku z godziny 20.00 informował dowództwo SGO „Narew” że „13 eskadra lotnicza [13. EO] bez plutonu przesunięta na lotnisko Czerwony Bór, reszta jednostek lotniczych i opl. bez zmian”⁴⁰.

Rozkaz dla 53. EO na dzień 4 września 1939 roku brzmiał:

Dowódca Lotnictwa i OPL Armii, Sztab, L.dz.14/III/Op.

M.[iejsc]e p.[ostoju], dnia 3. września 1939 r. godz.23.00.

Rozkaz operacyjny Nr. 2 na dzień 4.IX.1939 r.

... 53 esk.[adra] tow.[arzysz[ąca] – EO] bez jednego samolotu [RWD-14 „Czapla”], lotnisko Sokołówek, odda w ciągu dnia 4 .IX [1939 r.] do dyspozycji:

– 20 D[ywizja] P.[iechoty] – 2 loty

– 8 D[ywizja] P.[iechoty] – 2 loty

– Maz.[owiecka] B.[rygada] K.[awalerii] – 2 loty⁴¹...

W związku z wytworzoną sytuacją ogólny rozkaz operacyjny Dowódcy Lotnictwa na dzień 4 IX [1939 r.] zarządza: 53 eskadra towarzysząca [EO] – rozpoznanie pola walki i zrzucenie meldunków z przedpola zainteresowanym dowódcom. Odnalezienie i nawiązanie łączności z 8 dywizją piechoty [DP] prawdopodobnie w rejonie Szulmierz i Mazowiecką Brygadą Kawalerii w rejonie na południe od Przasnysza. Po odnalezieniu sztabów tych W.[ielkich] J.[ednostek] samolot ma zrzucić dla nich rozkazy⁴².

³⁸ IPMS, Lot.A.II.10/1e-4.

³⁹ IPMS, Lot.A.II.10/1c-7.

⁴⁰ IPMS, Lot.A.II.10/1e-7.

⁴¹ IPMS, Lot.A.II.8/1b-19.

⁴² IMPS, Lot.A.II.8/1e-7.

W meldunku z godz. 6.00 zapisano: „53 esk.[adra] tow.[arzysząca] przesunęła się w nocy na lotnisko Szpondowo, posiadając cztery samoloty [RWD-14 „Czapla”], natomiast na lotnisku Zdunowo znajdował się jeden samolot [RWD-8] nie zdolny do lotu”⁴³.

Po południu załogi 53. EO wykonywały loty na rzecz Grupy Operacyjnej (GO) „Wyszków”, otrzymując następujące zadanie:

Tygrys Sztab [GO „Wyszków”] 3.9.[IX] 1939 r. godz.20.30

Zadanie dla lotnika rozpoznającego w dniu 4.IX. [19] 39 r. na korzyść dowódcy „Tygrys” [GO „Wyszków”].

I. Chcę wiedzieć:

– Co robi zgrupowanie npla [nieprzyjaciela] stwierdzone około godz. 16.00 dn.3.9.[IX] b[ieżącego] r.[oku] w rejonie D.[wór] Krasne–Wężewo–Mosaki:

- czy kieruje się na Różan lub Pułtusk
- czy też na Ciechanów lub Płońsk

II. W tym celu rozpoznać drogi

- a/ Maków–Różan,
- b/ Mosaki–Pułtusk,
- c/ Gołymin Str.[Stary]–Nowe Miasto,
- d/ D.[wór] Krasne–Ciechanów.

III. Meldunki z rozpoznania chcę mieć do godz. 6.00 dnia 4.9. [IX 1939 r.] b[ieżącego] r.[oku] w moim m.[iejsku] p.[ostoju] w Porębie.

Dowódca „Tygrys” [GO „Wyszków”]
[W.] Kowalski gen.[erał] bryg.[ady]⁴⁴.

Po wykonaniu zadania lotnik złożył następujący meldunek z lotu:

Dow[ództwo] armii Modlin 133 4/9 1740.

1). O godz.13.00 jechała kolumna czołgów i samochodów pancernych [DPanc „Kempf”] długości 5000 m po drodze Uniszki–Mława. Koniec kolumny wychodził z d.[rogi] Uniszki

⁴³ IPMS, Lot.II.A.8/1b-21.

⁴⁴ IPMS, Lot.II.A.8/1b-22.

2/ O godz.13.25 po drodze st.[acja] Szydłowo–st.[acja] Nosarzewo kolumna czołgów [DPanc „Kempf”] długości 2000 m czoło dochodzi do st.[acji] Nosarzewo.

D[owód]ca lotnictwa armii Modlin

l 1425./8 dnia 4/9 [IX 19]39 r.⁴⁵

Natomiast w meldunku z godz. 18.00 informowano ww. dowództwo (meldunek przyjęty o godz. 19.50), że: „53 esk.[adra] tow.[arzysz]ąca – EO] lotnisko Modlin poligon. Rzut kołowy Zakroczym... Dowódca Lotnictwa Armii [„Modlin”] [T.] Prauss płk pil.”⁴⁶

W sprawozdaniu z działalności eskadry z dnia 4 września 1939 roku ponadto zapisano: „Lotnictwo towarzyszące: wykonało 3 loty bojowe. Eskadra [53. EO] wycofana do rej.[onu] Modlina. W trakcie wycofania samolot łącznikowy [RWD-8], niezdolny chwilowo do startu, został spalony. Jeden samolot [RWD-14 „Czapla”] uszkodzony przez obstrzał własny”⁴⁷.

5 września 1939 roku

Z rozkazu dowódcy SGO „Narew” załogi lotnictwa towarzyszącego-obszernego wykonały zadania, w celu ustalania

⁴⁵ Ibidem.

⁴⁶ IPMS, Lot.A.II.26/1-24.

⁴⁷ IPMS, Lot.A.II.8/1b-26. J. Pawlak (*Polskie...*, op. cit., s. 399) podał, że przed odlotem na owe lotnisko polowe spalono jeden samolot typu RWD-14 „Czapla” oraz jeden RWD-8. Pobyt w Szpundowie trwał dwie godziny, po czym samoloty odleciały na lotnisko poligonowe Zawady. Rzut naziemny 53. EO skierowany został do Modlina, zaś z lotniska polowego Konopaty załoga por. obs. S. Waszkiewicza wykonał lot na rzecz dowództwa Nowogródzkiej BK z zamiarem lądowania na lotnisku polowym Łąck, ale po uszkodzeniu samolotu w trakcie lotu przez polską opl., załoga lądowała w przygodnym terenie, jednak został naprawiony. II/53. Pluton skierowano do dyspozycji dowódcy GO „Wschód”.

kierunków marszów broni pancernej nieprzyjaciela (DPanc. „Kempf”). W sprawozdaniu dowódcy 13. EO zapisano, że

W pierwszych dniach wojny broń pancerna npla.[nieprzyjaciela – DPanc. „Kempf”] posuwała się przeważnie od zmierzchu od świtu, będąc zamaskowana w lasach w ciągu dnia. Jednak w tym dniu rozpoznano około 30 czołgów posuwających się w lasach Ostrów Maz.[owieckiej], ale w odwrotnym kierunku. Poza tym stwierdzono kilkanaście czołgów w marszu na m.[iejscowość] Węgrów z kierunku Wyszaków. Lotnictwo poza stwierdzeniem powyższych danych nie było w możności zbadać właściwego kierunku posuwania się broni pancernej npla.[nieprzyjaciela]⁴⁸.

W meldunku sytuacyjnym z 5 września 1939 roku z godziny 18.00 podano, że:

Szef Sztabu Naczelnego Dowódcy Lotnictwa i Opl.
Rozmieszczenie jednostek własnych bez zmian. Straty żadne. Załoga kpt. [obs. F.] Misiewicz i ppor. [pil. J.] Morawski zestrzeleni na [RWD-14] Czaplą dnia 3.IX. [1939 r.] powróciła uratowana – samolot zniszczony.

Dowódca lotnictwa S.[amodzielnej] G.[rupy]
O[peracyjnej] „NAREW”, [S.] Nazarkiewicz,
podpułkownik pilot⁴⁹.

Samolot RWD-14 „Czapla” ww. załogi został ostrzelany przez niemiecką opl., pilot został ranny w rękę i próba lądowania nie powiodła się, a samolot uległ rozbiciu. Po południu na rozkaz ppłk. pil. S. Nazarkiewicza załoga w składzie por. obs. J. Taraszewski-Różycki i st. sierż. pil. R. Podwysocki z rozkazami wykonała lot do komendanta bazy Małaszewicze pod Brześciem n. Bugiem. Obraz jaki ujrzeli na miejscu opisali następująco:

⁴⁸ J. Pawlak, *Polskie...*, op. cit., s. 346.

⁴⁹ IPMS, Lot.A.II.10/1c-8.

Ujrzeliśmy lotnisko Małaszewicze spowite w chmury dymu i ognia. Płyta lotniska pełna dziur po bombach. W zbombardowanych nowoczesnych hangarach zniszczone samoloty [P-37] „Łoś” – chluba naszego przemysłu lotniczego. Przy rozwalonych hangarach trupy obsługi. Tragiczny obraz wojennego dzieła⁵⁰.

W meldunku z godz. 12.00 5 września 1939 roku podano, że: „53 esk.[adra] tow.[arzyszająca] lotnisko D.[wór] Poniatów. Jedna uszkodzona [RWD-14] Czapła spalona w Zdunowie przy wycofywaniu się. Załoga pozostawiona dla zabrania tego samolotu do tychczas nie powróciła. Dwa zadania bojowe”⁵¹.

6 września 1939 roku

Głównym zadaniem załóg 13. EO było ustalenie kierunku marszu nieprzyjacielskich kolumn pancerno-motorowych, głównie DPanc. „Kempf”, co ze względu na dużą ich ruchliwość w okresie nocy, za dnia na niesprecyzowanym obszarze poszukiwań, nie było kwestią łatwą. Dowódca eskadry tak to wspominał:

⁵⁰ J. Pawlak, *Samotne załogi*, Bellona, Warszawa 1992, s. 355. J. Pawlak (*Polskie...*, op. cit., s. 345–346) podał, że załogi eskadry wykonały w ciągu dnia cztery loty, tracąc zestrzeloną załogę w składzie por. obs. E. Hubicki i kpr. pil. Andrzej Piaskowski, do eskadry dołączył kpt. obs. F. Misiewicz, zaś załoga por. obs. J. Taraszewskiego-Różyckiego po lądowaniu w Małaszewiczach powróciła lotem na macierzyste lotnisko jednostki.

⁵¹ IPMS, Lot.A.II.26/1-25. J. Pawlak (*Polskie...*, op. cit., s. 399) podał, że 5 września 1939 r. eskadra przebazowała się lotem na lotnisko polowe Poniatówek, mając podczas przelotu uszkodzony ogniem opl. własnych oddziałów jeden samolot. Załogi w składach kpt. obs. S. Sawczyński i plut. pil. W. Fajks oraz pchor. obs. W. Reda i kpr. pil. W. Załucki rozpoznały rejon Pułtuska i Różana, zaś por. obs. S. Waszkiewicz udał się samochodem do Jabłonny, zamierzając otrzymać w dowództwie armii przydział paliwa dla eskadry.

Eskadra rozpoznaje w dalszym ciągu broń pancerną npla. [DPanc. „Kempf”]. Dowództwo nie jest w stanie nastawić rozpoznania lotnicze ze względu na jej ruchliwość i nie jest w możności określić, w którym rejonie po przebytej nocy znajduje się, npl.[nieprzyjaciel]. Dlatego też otrzymuję rozkazy rozpoznania olbrzymich rejonów jak: Ostrów Maz.[owiecka]–Wyszków–Węgrów–Ostrołęka. Rozpoznania dają chaotyczne, niepełne wiadomości. Obserwatorzy stwierdzają po kilkanaście czołgów buszujących po prawie wszystkich szosach w różnych kierunkach⁵².

Działania załóg II/13. plutonu w dniu 6 września 1939 roku, w świetle sprawozdania autorstwa mjr. pil. S. Żarskiego wyglądały następująco:

Suwalska Brygada Kawalerii po nocnym marszu staje na postoju za Augustowską barierą jezior. O swój pluton lotnictwa towarzyszącego [II/13.] nie troszczy się. Pluton ten [II/13.] został ściągnięty przeze mnie po południu pod Zambrów i został podporządkowany dowódcy [kpt. obs. L. Fijutha] eskadry tow.[arzystującej – 13. EO]. Przy przelocie z m.[miejsowości] Dobra Wielka do Wierzbowa został zestrzelony (spalony) przez niemieckie lotnictwo, dowódca plutonu towarzyszącego⁵³.

⁵² IMPS, Lot.A.II.8/1b-33; J. Pawlak, *Polskie...*, op. cit., s. 346. Według tego autora samolot typu RWD-14 „Czapla”, pilotowany przez kpr. Jana Bahanka, ostrzelany przez wrogie oddziały w rejonie Różana, powrócił z meldunkiem o kolumnie zmotoryzowanej w drodze na Różan na macierzyste lotnisko polowe, ulegając podczas lądowania rozbiciu. W ramach lotu kurierskiego załoga w składzie ppor. obs. P. Kotonowicz i sierż. pil. Antoni Paszkowski dostarczyła pocztę do naczelnego dowództwa w Warszawie. Wieczorem 13. EO przebazowała się na lotnisko polowe Pobikry.

⁵³ IPMS, Lot.A.II.10/1e-6. W sprawozdaniu z działalności 13. EO podano, że „do 13 eskadry obserwacyjnej wrócił jej Pluton z Suwalskiej B.[rygady] K.[awalerii] przy przelocie do eskadry zginął dowódca plutonu” – chodzi o wydarzenie spod Wasilkowa z 3 września 1939 r. Jednak telegram z 4 września 1939 r. podawał – „rozmieszczenie jednostek – 13 eskadra lotnicza [EO]

W sprawozdaniu z działalności lotnictwa polowej Armii „Modlin” z 6 września 1919 roku zapisano, że „Lotnictwo towarzyszące [obserwacyjne] wykonało 1 lot na nawiązanie łączności oraz II/53 [Pluton] został przesunięty do dyspozycji d[owód]cy „Dorota” [1. DP Leg.] na którego zlecenie wykonywał loty bojowe. Samolotów czynnych ogółem 4. Samolot, który pracował na korzyść N.[owogródzkiej] B.[rygady] K.[awalerii] został uszkodzony przez OPL. npl.”⁵⁴.

Rozkaz dla załóg 53. EO na dzień 6 września 1939 roku brzmiał:

D-ca Lotnictwa i OPL, Sztab, L.dz.1439/10 lot, M.[iejsce] p.[ostoj]u dn. 5 września 1939 r.

Zadanie lotnictwa na dn. 6.IX.[19] 39 [r.].

53 esk.[adra] tow.[arzysz]ąca – EO odda II/53 pluton lot.[nictwa] tow.[arzysz]ącego – obserwacyjnego do dyspozycji d[owód]cy I D.[ywizji] P.[iechoty Leg.]. Do czasu przygotowania lotniska pluton będzie pracował z lotniska podstawowego eskadry D.[wór]

bez plutonu [II/13] przesunięta na lotnisko Czerwony Bór, reszta jednostek lotniczych bez zmian” – por. IPMS, Lot.II.A.33/1-3; J. Pawlak, *Polskie...*, op. cit., s. 345. W sprawozdaniu mjr. S. Żarskiego jednak znalazł się zapis, że ściągnięcie II/13. Plutonu do 13. EO miało miejsce 6 września 1939 r., a w oświadczeniu ppłk. S. Nazarkiewicza podano, że „Pluton II/13 eskadry obserwacyjnej został ściągnięty z Suwalskiej B.[rygady] K.[awalerii] po 3 września. [1939 r.]. Zdaje się że 5 czy też 6 września [1939 r.]”.

⁵⁴ IMPS, Lot.A.II.8/1b-33. J. Pawlak (*Polskie...*, op. cit.) podał, że 6 września 1939 r. załoga w składzie por. obs. A. Krawcewicz i sierż. pil. J. Kawiński wykonała łącznościowy lot do miejsca postoju dowódcy GO „Wyszków” w Pniewie, zaś rzut powietrzny II/53. Plutonu odleciał na lotnisko polowe Brok, a rzut naziemny przeniósł się do Jadowa. Lądowania na lotniskach polowych w Bornikach i w Zielonce zakończyły się uszkodzeniem dwóch samolotów, zaś por. obs. S. Waszkiewicz w Jabłonnie otrzymał rozkaz dołączenia do swej eskadry – po przyjeździe do Łącka znaleziono benzynę, dzięki której załoga odleciała do Zielonki.

Poniatów. 1 samolot w dyspozycji d-[owód]cy Nowogródzkiej Brygady Kawalerii. Dowódca zarządzi rozpoznanie lotniska na osi Wyszaków–Pułtusk oraz wysłanie czołówki⁵⁵.

W meldunku z godziny 12.00 zapisano, że „53 esk.[adra] tow. [arzystająca] lotnisko D.[wór] Pniewo. Jeden pluton do dyspozycji d-cy 1 D.[ywizji] P.[iechoty Leg.] przesuwa się w rejon Wyszaków. Nawiązuję łączność na rzecz Armii [„Modlin”]”⁵⁶.

II/53. Pluton stacjonując na lotnisku polowym obok Dworu Pniewo, wykonywał loty na korzyść dowódcy 1. DPLeg.:

Rozpoznanie wykonane przez 53 eskadrę towarzyszącą [EO] nie przyniosło żadnych zasadniczych wiadomości. II/53 pluton lotnictwa towarzyszącego [obserwacyjnego] odszedł do dyspozycji 1 dywizji piechoty [Leg.] na lotnisko Pniewo. Przed wieczorem nadeszła wiadomość o rozpoznaniu tego plutonu o przesuwanie się nieprzyjacielskich jednostek pancernych w kierunku na Różan i Pułtusk. Wiadomość ta w połączeniu z sytuacją na przedpolu Modlina mogłaby wykazywać, że nieprzyjaciel ponownie zmienia kierunek działania dążąc do obejścia Warszawy od wschodu. W związku z powyższymi dowódca armii [„Modlin”] przewiduje cofnięcie obrony na Bug w razie niemożności utrzymania Narwi⁵⁷. Lot dla 1 D.[ywizji] P.[iechoty Leg.] wykonał por. [kpt.] obs. [M.] Kucharski w rejonie Pniewo⁵⁸.

Wieczorem o godz. 22.45 dowództwo polowej Armii „Modlin” otrzymało meldunek z Nowogródzkiej BK o treści: „Naczelnny Dowódca Lotnictwa i Opl. w Warszawie, dow.[ódca] Armii Modlin

⁵⁵ IPMS, Lot.A.II.26/1b. Komisja Likwidacyjna Aktów Lotnictwa L.14/6.IX TEKA 12/SUB 6.

⁵⁶ Ibidem.

⁵⁷ IMPS, Lot.A.II.8/1e-7.

⁵⁸ IMPS, Lot.A.II.8/1e-5.

168 6/9 21.30... meldunek sytuacyjny z godz. 18.00 dn.[ia] 6/9 [września 1939 r.] 53 eskadra [EO] 1 pluton pracuje na korzyść 1 D.[ywizji] P.[iechoty Leg.]. Jeden samolot [RWD-14 „Czapla”], który był przydzielony do Nowogródzkiej Brygady Kawalerii jest na lotnisku Wola Łącka (12 km południe od Płocka) niezdolny do użytku z powodu postrzelenia go w czasie lotu⁵⁹.

Mjr pil. B. Kleczyński w swym sprawozdaniu zapisał:

Około godz. 21.00 nadszedł meldunek z Nowogródzkiej Brygady Kawalerii, że pozostawiony w jej dyspozycji samolot [RWD-14 „Czapla”] został poważnie uszkodzony przez ogień własnych oddziałów i nie może już być użyty do wykonywania zadań. Równocześnie dowódca brygady kawalerii generał [Władysław] Anders podkreśla świetne zachowanie się załogi (por. obs. [S.] Waszkiewicz z kpr. pil. [H.] Wojtkiewicz), którzy pomimo ogromnie trudnych warunków pracy wywiązywali się doskonale ze stawianych im zadań, wykazując się bardzo dużą inicjatywą i odwagą osobistą. Z powodu nie możliwości wymiany samolotu por. [obs. S.] Waszkiewicz otrzymał rozkaz dołączenia do eskadry. Na wieczornej odprawie, na której byli wszyscy dowódcy jednostek lotniczych została podana ogólna sytuacja oraz zamiar dowódcy armii [„Modlin”]. Ponadto 53 eskadra towarzysząca [EO] otrzymała rozkaz przesunięcia się na lotnisko Zielonka w dniu następnym⁶⁰.

7 września 1939 roku

W ciągu dnia załogi 13. EO rozpoznały ruchy broni pancерnej nieprzyjaciela w kierunku na Ostrów Mazowiecką i Małkinie, co spowodowane było wycofaniem się 33. DP z rejonu Różana.

⁵⁹ IMPS, Lot.A.II.26/1-27.

⁶⁰ IMPS, Lot.A.II.8/1e-7.

W godzinach popołudniowych do Warszawy poleciała samolotem łącznikowym RWD-8 załoga w składzie ppor. obs. P. Kononowicz i st. sierż. pil. A. Paszkowski, celem doręczenia naczelnemu dowództwu poczty od dowódcy SGO „Narew”⁶¹.

W meldunku sytuacyjnym z 7 września 1939 roku zapisano, że „lotnictwo towarzyszące pracowało na rzecz W.[ielkich] J.[ednostek] – brak danych o pracy”, zaś meldunek sytuacyjny z godziny 6.00 z 7 września 1939 roku informował, że „53. esk.[adra] tow.[arzysząca – EO] bez plutonu i bez 1 samolotu [RWD-14 „Czapla”] przerzuca się na lotnisko Zielonka”⁶².

W godzinach popołudniowych 53. EO otrzymała rozkaz przeniesienia się na wspomniane lotnisko połowe Zielonka. W sprawozdaniu mjr. pil. B. Kleczyńskiego zapisano:

Największą trudność sprawiała utrzymanie rwącej się stale łączności. Aby temu zapobiec został wydany rozkaz ściągnięcia na lotnisko Jabłonna samolotów łącznikowych [RWD-8] za pośrednictwem których przesyłano rozkazy i odbierano meldunki. Brak łączności zmusił również do użycia samolotów dla odszukania W.[ielkich] J.[ednostek], które w międzyczasie miały już przejść na południowy brzeg Bugu i po stwierdzeniu ich m.[iejsc] p.[o]stoję zrzucenia dla nich rozkazów. Przy wykonywaniu tego zadania został zestrzelony samolot [RWD-14] „Czapla” z 53 eskadry towarzyszącej [EO] z załogą por. obs. [K.] Nowak i kpr. pil. [J.] Gryc zaatakowany w rejonie Wyszkowa [Nur-Łuszcz – nad wsią Równe] przez 3 Dornieri [17 – pilot polskiego samolotu zginął

⁶¹ IMPS, Lot.A.II.8/1b-33. J. Pawlak (*Polskie...*, op. cit., s. 346) podał, że 7 września 1939 r. 13. EO rozpoznała rejon Ostrowi Mazowieckiej i Małkini, zaś pocztę od dowódcy SGO „Narew” do Warszawy samolotem łącznikowym typu RWD-8 dostarczył por. obs. J. Taraszewski-Różycki. W trakcie dnia do eskadry dołączyła załoga w składzie por. obs. E. Hubicki, kpr. pil. A. Piaskowski.

⁶² IMPS, Lot.A.II.34/1i-12.

na miejscu – pochowany na cmentarzu parafialnym w Jadowie – zaś ciężko ranny obserwator zmarł w Szpitalu Ujazdowskim w Warszawie – pochowany na Cmentarzu Powązkowskim⁶³.

Również w innym sprawozdaniu mjr. pil. B. Kleczyńskiego sporządzonym w okresie listopad–grudzień 1939 roku pojawił się zapis: „[K.] Nowak por. obs. zestrzelony z rozkazami”⁶⁴.

8 września 1939 roku

Mjr pil. S. Żarski w swym sprawozdaniu pod datą 8 września 1939 roku zapisał:

Sytuacja w dniu 8 IX [1939 roku]. Niemiecka broń pancerna [DPanc. „Kempf”] pozostawiła w spokoju Sam.[oddzielną] Gr.[upę] Op.[eracyjną „Narew”] i skierowała się na Małkinę. W Małkini zepchnęła naszą OPL i poszła w kierunku na Siedlce. D-[o-wód]ca Sam.[oddzielnej] Gr.[upy] Op.[eracyjnej] „Narew” czeka na przybycie Suwalskiej Br.[ygady] Kaw.[alerii] do rejonu Zambrowa, by dwoma brygadami uderzyć na Wyszaków i nawiązać łączność z 33 D.[ywizją] P.[iechoty], która odeszła do dyspozycji Armii „Modlin”. Podobno 33 D.[ywizję] P.[iechoty] przerzucił do Armii „Modlin” Naczelny Wódz, ale nie było potwierdzenia tej

⁶³ IMPS, Lot.A.II.8/1e-7. J. Pawlak (*Polskie...*, op. cit., s. 399) podaje, że załoga pchor. obs. W. Redy wykonała lot w rejon Pułtusk–Ciechanów, zaś zgodnie z rozkazem dowódcy lotnictwa armijnego por. obs. S. Waszkiewicz wraz z dwójką pilotów samochodem pojechał do Lubelskiej Wytwórni Samolotów (LWS) w celu pobrania w ramach uzupełnień samolotów. Po przybycie na miejsce okazało się, że samolotów (LWS-3 „Mewa”?) w Lublinie nie było. Załogi II/53. Plutonu z lotniska polowego w Jadowie wykonały rozpoznanie na korzyść dowódcy 1. DP Leg., wykrywając m.in. budowany przez Niemców saperów na Narwi pod Pułtuskim most pontonowy.

⁶⁴ IMPS, Lot.A.II.8/1e-5. J. Pawlak (*Polskie...*, op. cit., s. 399) podaje za datę zestrzelenia załogi 53. EO 8 września 1939 r.

wiadomości (chyba ze względu na tajemnicę wojskową, trzymano tę wiadomość w tajemnicy przed sztabem dowódcy lotn.[ictwa SGO „Narew”). Sytuacja w dniu 9 IX [1939 roku] bez zmian z tym, że 18 D.[ywizja] P.[iechoty] nie jest w stanie bronić odcinka 70 km i bez nacisku Niemców opuszcza Ostrołękę, zaginając swoje zachodnie skrzydło na lasy Czerwonego Boru. Nowogród utrzymuje się w dalszym ciągu. Niemiecki oddział broni pancernej [3. i 10. DPanc. XIX Korpusu] (po odepchnięciu go od Ostrołęki) zaatakował bezskutecznie Nowogród w dniu 8 IX [1939 roku] a dnia 9 IX [1939 roku] zaatakował Wiznę również bezskutecznie. Prawdopodobnie jest to jeden i ten sam mały jakiś oddział broni pancernej [3. i 10. DPanc. XIX Korpusu]. Suwalska B.[rygada] K.[awalerii] po nocnym marszu na postoju w rejonie Zawady-Mężenim⁶⁵.

W 13. EO w ciągu dnia powróciły z Warszawy załogi wykonujące zadanie przekazania poczty od dowódcy SGO „Narew” do naczelnego dowództwa, a o zmierzchu eskadra została przebazowana na lotnisko połowe Ciechanowiec, w rejonie Czyżewa. W meldunku sytuacyjnym z godz. 6.00 dnia 8 września 1939 roku podano, że „53 esk.[adra] tow.[arzyszająca – EO] lotnisko Zielonka. Samolotów czynnych [RWD-14 „Czapla”] dwa, jeden nie wrócił z zadania bojowego, jeden uszkodzony, niezdolny do lotu. Wykonano dwa zadania bojowe”⁶⁶.

53. EO wykonała tego dnia loty rozpoznawcze, podczas których jej załoga „stwierdziła przeprawę przez Narew w m.[iejscowości] Różan nieprzyjacielskiej kolumny pancernej”, a około godziny

⁶⁵ IPMS, Lot.A.II.10/1e-6.

⁶⁶ IPMS, Lot.A.II.34/1i-13. J. Pawlak (*Polskie...*, op. cit., s. 346) podaje, że w ósmym dniu walk załogi 13. EO wykonały trzy loty rozpoznawcze, zaś z Warszawy wrócił lotem por. obs. J. Taraszewski-Różycki, przyprawdzając do eskadry samolot rozpoznawczo-bombowy typu P-23 B „Karaś”, który jednak został poważnie uszkodzony podczas przelotu wskutek ognia opl. i nie udało się go naprawić.

19.00 ze sztabu dowódcy lotnictwa polowej Armii „Modlin” otrzymano wiadomość, że „przed samym zmrokiem nadeszła wiadomość, że nieprzyjaciel buduje na Narwi przeprawę. Ponieważ na skomunikowanie się z eskadrami było już za późno, sprawdzenie tej wiadomości przez rozpoznanie Narwi na odcinku Serock–Modlin zostało wykonane przez oficera ze Sztabu Dowódcy Lotnictwa na samolocie RWD 8. Wiadomość okazała się fałszywa”⁶⁷.

W sprawozdaniu mjr. pil. B. Kleczyńskiego podano: „Kierkowski [Józef Kierzkowski] kpt. pil. rozpoznanie Ostrołęka–Różan, kolumna pancerna [XIX Korpusu]”⁶⁸, zaś w sprawozdaniu z działalności lotnictwa polowej Armii „Modlin” za dzień 8 września 1939 roku zapisano, że „Lot.[nictwo] towarzyszące [obserwacyjne]: wykonało jeden lot bojowy i jeden na nawiązanie łączności z dwiema W.[ielkimi] J.[ednostkami]. Esk.[adra] 53 [EO] posiada dwa czynne samoloty [RWD-14 „Czapla”]”⁶⁹.

9 września 1939 roku

W ciągu dnia załogi 13. EO wykonały loty rozpoznawcze w rejonie Wyszków–Małkinia oraz zabezpieczyły z powietrza (obserwacja postępów ruchów jednostek Wehrmachtu) miejsce postoju dowódcy SGO „Narew” gen. bryg. Młota-Fijałkowskiego w Wysokim Mazowieckim. W ramach kolejnego przebazowania, rzut kołowy i powietrzny eskadry znalazły się na lotnisku

⁶⁷ IMPS, Lot.A.II.8/1e-7. J. Pawlak (*Polskie...*, op. cit., s. 400) podał, że 8 września 1939 r. załogi eskadry wykonały dwa loty rozpoznawcze (załoga w składzie pchor. obs. W. Reda i kpt. pil. J. Kierzkowski startowała do lotu podczas nalotu samolotów Luftwaffe) oraz jeden lot pocztowy. Wspomina załoga potwierdziła istnienie wrogiej przeprawy przez Narew pod Wyszkowem.

⁶⁸ IMPS, Lot.A.II.8/1e-5.

⁶⁹ IMPS, Lot.A.II.8/1b-38.

polowym w Ciechanowie. Dowódca lotnictwa armijnego ppłk pil. S. Nazarkiewicz podsumował dotychczasową pracę eskadry słowami: „13 eskadra towarzysząca [EO] posiada trzy samoloty czynne, dwa zestrzelone, dwa uszkodzone”⁷⁰.

W ciężkiej sytuacji, w jakiej znalazła się będąca w odwrocie połowa Armia „Modlin”, „oczami” jej dowództwa była 53. EO, której załogi tego dnia wykonały kolejne zadania:

Ze względu na nie możliwość skomunikowania się 41 eskadrą liniową [Rozpoznawczą] przewidziane dla niej zadanie rozpoznania zostało wykonane przez 53 eskadrę towarzyszącą. Zadanie to obejmowało stwierdzenie sytuacji ogólnej w rejonie Wołomin–Tłuszcz–Stoczek [Węgrowski]–Kosów–Nur–Zambrów–Ostrów Mazowiecka–Wyszków zarówno wojsk własnych jak i nieprzyjaciela. Konieczność postawienia takiego właśnie zadania była narzucona kompletnym brakiem jakichkolwiek wiadomości lub meldunków z przedpoła. Rozpoznanie to przyniosło wiadomość o wycofywaniu się wszystkich sił oddziałów na południowy brzeg Bugu oraz o przejściu nieprzyjaciela przez rzekę w rejonie Brok[u]⁷¹.

W meldunku sytuacyjnym z godziny 12.00 płk pil. T. Prauss poinformował dowództwo armii: „Dnia 9/9. [września 1939 roku] 53 esk.[adra – EO] lotnisko Zielonka. Jeden lot bojowy”⁷².

⁷⁰ IPMS, Lot.A.II.35 /1g-1.

⁷¹ IPMS, Lot.A.II.8/1e-7.

⁷² IPMS, Lot.A.II.8/1b-40. J. Pawlak (*Polskie...*, op. cit., s. 400) podał, że załoga w składzie kpt. obs. S. Sawczyński i plut. W. Fajks wykonała lot w rejon Wołomin–Tłuszcz–Stoczek Węgrowski–Kosów–Nur–Zambrów–Ostrów Mazowiecka–Wyszków, obserwowawszy przekroczenie linii Bugu przez oddziały nieprzyjacielskie pod Brokiem.

10 września 1939 roku

W dniach 1–10 września 1939 roku 13. EO utraciła 57% swego stanu. Praca załóg eskadry polegała na poszukiwaniu bądź ustalaniu kierunków przesuwania się niemieckich formacji pancerno-motorowych. 10 września 1939 roku loty wykonały załogi w składzie por. obs. E. Hubicki i kpr. pil. A. Piaskowski oraz ppor. obs. P. Kotonowicz i st. sierż. pil. R. Podwysocki, wykrywając wrogie kolumny broni pancernej (XIX Korpus) w Sokołowie Podlaskim i w Węgrowie. 13. EO tego dnia przebywała na lotnisku polowym Ciechanów, lecz „od rana dnia 10 IX [1939 r.] nie udało mi się [dowódca lotnictwa armijnego] nawiązać łączności z eskadrą [13. EO] i od tego czasu przestała ona istnieć dla SGO „Narew”. Eskadra ta minęła się z 51 eskadrą liniową [Rozpoznawczo-Bombową] w pobliżu rzeki Bug, kierując się gdzieś na płd.[ołudniowy]-zach.[ód]”⁷³. W godzinach popołudniowych rzut kołowy eskadry wyruszył na nowe miejsce stacjonowania, natomiast rzut powietrzny odleciał na lotnisko polowe Łysów obok Łosic.

Meldunek sytuacyjny z godzinny 6.00 tegoż dnia na temat 53. EO donosił: „53 esk.[adra] tow.[arzyszająca – EO] bez [II/53.] plutonu lotnisko Zielonka. II/53 plut.[on] lot.[nictwa] tow.[arzyszającego] w dyspozycji gen. [W.] Kowalskiego [1. DPLeq.]. Ogółem eskadra posiada dwa samoloty czynne. Jeden na zadaniu bojowym”⁷⁴. W godzinach rannych eskadra rozpoznawała kolumnę zmechanizowaną niemieckiego XIX Korpusu wraz z artylerią w rejonie Wyszków–Węgrów (po południu kolumna ta osiągnęła rejon Sokołowa Podlaskiego). Przesunięcie eskadry na lotnisko polowe Stara Wieś odbyło się w pełnej gotowości bojowej – rzut powietrzny eskadry przeleciał tam w godzinach popołudniowych⁷⁵.

⁷³ IPMS, Lot.A.II.10 /1e-7.

⁷⁴ IPMS, Lot.A.II.26/1-49.

⁷⁵ IPMS, Lot.A.II.8/1b-40.

11 września 1939 roku

Nie mając łączności z dowódcą lotnictwa SGO „Narew”, dowódca 13. EO kpt. obs. L. Fijuth wysłał do sztabu Naczelnego Wodza (NW) w Brześciu n. Bugiem oficera łącznikowego ppor. obs. P. Kotonowicza⁷⁶.

W godzinach rannych 11 września 1939 roku 53. EO otrzymała zadanie rozpoznania kierunków

Mińsk Mazowiecki–Wyszków; Kałuszyn–Węgrów–Brok; Siedlce–Nur, celem ustalenia położenia nieprzyjaciela ze szczególnym uwzględnieniem broni pancernej [XIX Korpus] oraz spróbowania nawiązania łączności z W.[ielkimi] J.[ednostkami], które prawdopodobnie powinny się znajdować na wysokości toru kolejowego Mińsk Mazowiecki–Siedlce. Wykorzystanie dla tego zadania samolotów 41 eskadry liniowej [Rozpoznawczo-Bombowej] było niemożliwe z powodu braku materiałów pędnych. Dowódca II/53 plutonu lotnictwa towarzyszącego [obserwacyjnego kpt. obs. M. Kucharski wraz z sierż. pil. Kawińskim] który wykonał to zadanie, przywiózł alarmujący meldunek, że około południa czoło dwóch kolumn pancernych nieprzyjaciela [XIX Korpus], długości każda po kilkadziesiąt kilometrów wkraczają do Mińska Mazowieckiego i Kałuszyna. Ze względu na ogromną pilność tej wiadomości nieprzyjaciel znajdował się w odległości około 25 km od węzła lotnisk i m.[iejsca] p.[ostoju] Dowództwa Armii [„Modlin”] zaniechał wykonywania dalszej części zadania tym bardziej, że w czasie lotu na północ żadnych większych zgrupowań własnych wojsk nie zauważył. W chwili nadejścia tego meldunku do Jeruzal dowódca Armii [„Modlin”] był nieobecny, gdzie udał się wraz z szefem sztabu do 1 dywizji piechoty legionów celem nawiązania łączności. W jego zastępstwie dowódca artylerii Armii [„Modlin”] pułkownik Gałązka Michał wydał rozkaz natychmiastowego wycofania się na wschód, podając jako miejsce pierwszego przeznaczenia wieś Zdziary. Dowódca Lotnictwa [Armii

⁷⁶ J. Pawlak, *Polskie...*, op. cit., s. 347.

„Modlin”] nie posiadając już żadnych obwodowych lotnisk i fragmentaryczne jedynie wiadomości o położeniu własnym i nieprzyjaciela, zdecydował na własną rękę przerwienie jednostek lotnictwa na głębsze tyły, a to w celu zapewnienia względnie spokojniejszych warunków niezbędnych dla przejrzenia i naprawy sprzętu [latającego]. Rzuty powietrzne i kołowe wszystkich eskadr zostały skierowane do Brześcia [n. Bugiem] rozkazami szczególnymi, gdzie miały oczekiwać dalszych wskazówek⁷⁷.

12 września 1939 roku

Ppor. obs. P. Kotonowicz 12 września 1939 roku przywiózł z sztabu Naczelnego Wodza z Brześcia n. Bugiem rozkaz dla dowódcy 13. EO mówiący, że „z dniem 13 września [1939 r.] eskadra [13. EO] została przekazana do dyspozycji dowódcy frontu północnego. Eskadra ma się przesunąć do rejonu m.[iejscowości] Wojcieszków ([na] pld.[ołudnie] od Łukowa) zaś d-[owód]ca eskadry ma się zameldować u Dowódcy Armii [„Modlin”] w m.[iejscowości] Siedlce względnie w m.[iejscowości] Kałuszyn”⁷⁸.

⁷⁷ IPMS, Lot. A.II 8 /1e-7. W relacji por. obs. S. Waszkiewicza zapisano: „11.IX. [1939 r.] otrzymałem rozkaz od dowódcy 53 eskadry [EO] przesunięcia rzutu powietrznego w składzie: 2 [RWD-14] Czaple + 1 RWD 8 na lotnisko Brześć [n. Bugiem]. Podczas lotu, 5 km na zachód od Białej Podlaski zostałem zaatakowany przez 5 Junkersów 86 [ostrzał strzelców pokładowych]. Po przymusowym lądowaniu byłem dwa razy bombardowany i ostrzelany ogniem km-ów. RWD 8 zostało zestrzelone i spalone” (załogę zestrzelonego samolotu stanowili ppor. obs. S. Hudowicz i ppor. pil. O. Sobol – obaj poległi, zostali pochowani w mogile leśnej obok wsi Helenów; polską załogę – samolot runął na ziemię z wysokości zaledwie 100 m, rozbił się w lesie obok torów kolejowych, wzdłuż których leciano – zestrzelił pilotujący ciężki samolot myśliwski typu Messerschmitt Bf. 110 C Hptm. Wolfgang Falck z 2./ZG 76.); por. J. Pawlak, *Samotne...*, op. cit., s. 50.

⁷⁸ J. Pawlak, *Polskie...*, op. cit., s. 347.

Dowódca eskadry w swoim sprawozdaniu zapisał, że wieczorem „rzut kołowy wyruszył na nowe nakazane lotnisko”⁷⁹.

12 września 1939 roku 53. EO przemieściła się z Brześcia n. Bugiem do Łucka, w ciągu dnia wykonując lot na rozpoznanie w rejon Uściług–Brześć n. Bugiem–Włodawa–Drohiczyn. Rzut kołowy eskadry podążając w kierunku Brześcia n. Bugiem, został skierowany na Kowel–Łuck⁸⁰.

13 września 1939 roku

O świcie 13 września 1939 roku rzut powietrzny 13. EO odleciał na lotnisko polowe Jeleniec położone 13 km na południowy zachód do Łukowa, zaś dowódca eskadry udał się do dowódcy Frontu Północnego gen. S. Dąba-Biernackiego, którego sztab odnalazł w Lubartowie. Otrzymałszy rozkazy na dzień 14 września 1939 roku, powrócił na macierzyste lotnisko, gdzie okazało się, że w międzyczasie 13. EO przebazowała się w kierunku południowo-wschodnim na Bystrycę (rzut kołowy) i do Hołub (rzut powietrzny), co tak opisał: „Pojechałem natychmiast do d-[owód]cy Armii [Frontu Północnego] do Lubartowa i zameldowałem o powyższym jak również, że do czasu ściągnięcia samolotów z Hołub nie mogę wykonać powierzonego mi zadania... Po powrocie ze sztabu wysłałem samochodem oficera do Hołub z rozkazem

⁷⁹ IPMS, Lot.A.II.10/1e-4; J. Pawlak, *Polskie...*, op. cit. Ponadto w swym sprawozdaniu dowódca zapisał, że „w dniu 12 IX [1939 r.] wieczorem przed wyruszeniem rzutu kołowego w rejonie Huszlewa zorganizowany przeze mnie oddział 12 ludzi zdobył 4 czołgi niemieckie rozpoznawcze [! – samochody pancerne?], poczem rzut kołowy wyruszył na nowe nakazane lotnisko”. J. Pawlak (*Polskie...*, op. cit.) podał, że 12 września 1939 r. miał miejsce przelot samolotów eskadry na lotnisko polowe Górka Połonka, zaś rzut kołowy ruszył trasą Brześć n. Bugiem–Kowel–Łuck.

⁸⁰ J. Pawlak, *Polskie...*, op. cit., s. 401.

natychmiastowego powrotu rzutu powietrznego i reszty rzutu kołowego do m.[iejscowości] Świerża”⁸¹.

W trakcie przebazowania kpr. pil. E. Sadoczyński wraz z kpt. obs. F. Misiewiczem z powodu mgły lądowali przymusowo przy szosie Łuków–Żelechów, donosząc jednocześnie o zaobserwowanych tam niemieckich patrolach. Spowodowało to przerzut eskadry za linię Bugu, na lotnisko Hołuby (24 km na południowy wschód od Kowla) – niestety podczas przelotu zestrzelone zostały załogi por. obs. Mariana Pęskiego i por. obs. J. Taraszewskiego-Różyckiego, który tak to opisał:

Nagle spostrzegłem dość wysoko nad nami dwa [myśliwskie] Me-109. Natychmiast pokazałem je pilotowi. Wydawało mi się, że nas nie widzą. Omyliłem się jednak – dostrzegli! Byliśmy na wysokości 400 m. Zejście do ziemi nic nam już nie dawało, ponieważ Niemcy mieli znacznie większą od nas prędkość, a ponadto brałem pod uwagę konieczność skoku ze spadochronem. Ta niemal automatyczna ocena sytuacji została całkowicie przekreślona seriami niemieckich karabinów maszynowych oddanych przez atakującego myśliwca. Usłyszałem głucho trzaski i zauważyłem płomień na silniku. Byliśmy prawie bezbronni. Pilot rzucił samolot na lewe skrzydło, tak, że płomień poszedł bokiem, a mnie dał znać skakać. Był to już ostatni moment. Wydostałem się z kabiny i oderwałem od [RWD-14] „Czapli” lądując na zabudowania gospodarskie w m.[iejscowości] Piaski Szlacheckie, doznając poważnych obrażeń⁸².

⁸¹ IPMS, Lot.A.II.10/1e-4.

⁸² Ibidem. J. Pawlak (*Polskie...*, op. cit., s. 347) podał, że 13 września 1939 r. rzut powietrzny 13. EO przesunięty został na lotnisko połowe Jeleniec (podczas niego zaginęła, lecąc w gęstej mgle, załoga kpt. obs. F. Misiewicza, kpr. pil. E. Sadoczyński wyruszył na poszukiwanie lądowiska i po dotarciu do miejsca postoju eskadry po obserwatora wysłano motocykl, lecz oficera nie znaleziono) które, ewakuowano w godzinach wieczornych, wskutek czego eskadra znalazła się na lotnisku polowym Hołuby. Po zestrzeleniu por. obs. J. Taraszewski-Różycki dostał się do niewoli, zaś uszkodzony w walce powietrznej samolot załogi

Na podstawie rozkazu NDLiOPL gen. bryg. dr. Józefa Zająca L.dz.3/10/Op. z 10 września 1939 roku, gen. bryg. E. Krukowicz-Przedrzymirski dnia 13 września 1939 roku zarządził: „Dowódca 53 eskadry towarzyszącej [EO] pozostawi w swym składzie załogi i obsługę dla 3 samolotów. Nadwyżką personelu skieruje się do m.[iejscowości] Kutry do dyspozycji gen. [Władysława] Kalkusa [Dowódca Lotnictwa Ministerstwa Spraw Wewnętrznych] nadwyżką materiału do m.[iejscowości] Łuck do dyspozycji ppłk. Adama Zaleskiego, komendanta Szkoły Podoficerów [Lotnictwa] dla Małoletnich [SPLdM], obecnie zastępca komendanta garnizonu Łucka”⁸³.

Tego też dnia NDLiOPL wydał następujący rozkaz: „L.dz.14/130 p z dnia 13.IX. [19]39 r. Dowódcę Lotnictwa i Opl Armii „Modlin” płk. pil. Praussa Tadeusza wraz z sztabem oddaje do dyspozycji Pana Generała [S.] Dąb-Biernackiego [dowódcy Frontu Północnego]. Sztab może być zredukowany zależnie od potrzeby, z tym, że zbędny personel ma być odesłany do punktu zbiórki w m.[iejscowości] Kutry (płd.[południe] Kołomyja)”⁸⁴.

Następstwem ww. rozkazu był meldunek dowódcy lotnictwa polowej Armii „Modlin” z tego dnia, który brzmiał: „Dowódca Lotnictwa i Opl Armii Modlin. Lotnictwo armii w składzie 41 esk.[adra] lin.[iowa – ERB]. 53 esk.[adra] tow.[arzyszająca – EO] i 11 pluton łącznikowy oddaje wraz z dowództwem lotnictwa i Opl armii do dyspozycji gen. [S.] Dąb-Biernackiego”⁸⁵.

por. obs. M. Pęskiego lądował przymusowo w rejonie Hrubieszowa, skąd załoga, po prowizorycznej naprawie uszkodzonego samolotu, odleciała na lotnisko polowe Hołuby. Według tego autora dowódca eskadry w majątku Ciecierzyn napotkał na część rzutu kołowego swej jednostki dowodzonego przez ppor. obs. P. Kotonowicza, którego wysłał na lotnisko polowe Hołuby z rozkazem, by rzut powietrzny eskadry przeleciał na lotnisko polowe Świerże. Niestety, w drodze oficer ten dostał się do niewoli i rozkazu na miejsce nie dostarczył.

⁸³ IPMS, Lot. A.II. 8/1b-47.

⁸⁴ J. Pawlak, *Samotne...*, op. cit., s. 54.

⁸⁵ IPMS, Lot. A. II. 8/1b-44.

Płk. pil. T. Prauss w meldunku z godz. 18.30 podał, że „53 esk. [adra – EO] ma 2 [RWD-14] „Czaple”, lotnisko Łuck. Rzut kołowy cały przy szosie Łuck–Dubno”⁸⁶.

14 września 1939 roku

Brak jest informacji na temat działalności 13. EO w tym dniu, zaś dowódca 53. EO zgodnie z rozkazami jakie otrzymał, wydzielił nadwyżkę personelu i skierował ją do miejscowości Kutu, gdzie miała przejść pod rozkazy gen. pil. W. Kalkusa⁸⁷.

15 września 1939 roku

Rzut powietrzny 13. EO – dwa samoloty typu RWD-14 „Czapla” – przebazowany został na lotnisko polowe Górka Połonka koło Łucka⁸⁸.

⁸⁶ IPMS, Lot. A. II. 16/1c-15. J. Pawlak (*Polskie...*, op. cit., s. 401) podał, że dowódca I/53. plutonu objął tego dnia dowództwo 41. ERB.

⁸⁷ J. Pawlak, *Polskie...*, op. cit. Nadwyżkami personelu latającego i naziemnego dowodził kpt. obs. M. Kucharski, przebazowując je do Kulczy, pod rozkazy dowódcy SPLdM. Pod Łuckiem w eskadrze pozostało pięciu oficerów, 12 podoficerów i 28 szeregowych wraz z dwoma samolotami typu RWD-14 „Czapla”.

⁸⁸ Ibidem. Według tego autora w dniach 15–16 września 1939 r. załogi 13. EO wykonały kilka lotów rozpoznawczych oraz łącznościowych na rzecz dowódcy GO „Łuck”, a następnie przeleciały na lotnisko polowe Stasin, wchodząc w skład nowo formowanego dywizjonu obserwacyjnego, tworzonego z załóg różnych eskadr przez mjr. pil. Tadeusza Wójcickiego. Dowódca eskadry nie mogąc doczekać się przylotu samolotów eskadry na lotnisko polowe Świerże, udał się samochodem do Hołub, zaś dowodzenie rzutem kołowym eskadry przejął ppor. obs. J. Gerstel.

53. EO tego dnia znalazła się na lotnisku polowym Płoska (10 km na południowy wschód od Dubna), gdzie podporządkowana została rozkazom dowódcy Grupy „Łuck” gen. P. Skuratowiczowi i odtąd wykonywała loty na rzecz dowódcy obrony miasta Łuck⁸⁹.

16 września 1939 roku

Kpt. obs. L. Fijuth w swym sprawozdaniu pod tą datą zapisał: „W dniu 16 IX [1939 roku] nie mogąc doczekać się na rzut powietrzny [13. EO] pojechałem do Hołub, po drodze samoloty niemieckie uszkodziły mi samochód i szofer został zabity”⁹⁰.

W ciągu dnia załogi 13. EO wykonały loty na rzecz dowódcy obrony Łucka. Na rozkaz płk. Wacława Iwaszkiewicza eskadra zmieniła miejsce stacjonowania, przenosząc się na lotnisko Stasin położone 6 km na północ od Kołomyi⁹¹.

16 września 1939 roku 53. EO znalazła się również na lotnisku polowym Stasin koło Zbaraża, gdzie dwie jej załogi i oba samoloty RWD-14 „Czapla” weszły w skład formowanego przez mjr. pil. T. Wójcickiego ww. dywizjonu obserwacyjnego⁹².

⁸⁹ IMPS, Lot.A.II.8/1e-7. J. Pawlak (*Polskie...*, op. cit., s. 402) podał, że 15 września 1939 r. cała 53. EO znalazła się na lotnisku polowym Płoska, z którego z własnej inicjatywy dowódca eskadry wykonał loty rozpoznawcze na rzecz dowódcy Grupy „Łuck” (pchor. obs. W. Reda wraz z kpr. pil. W. Załuckim rozpoznali leśny rejon na zachód od Łucka w poszukiwaniu oddziałów własnej kawalerii).

⁹⁰ IPMS, Lot.A.II.10/1e-4.

⁹¹ Ibidem.

⁹² IMPS, Lot.A.II.8/1e-7.

17 września 1939 roku

Przed południem tego dnia 13. EO wykonała dwa loty łącznościowe i rozpoznawcze w rejonie granicy wschodniej RP. W związku z wkroczeniem w granice państwa polskiego Armii Czerwonej, ok. godziny 17.00 dwie załogi eskadry odleciały do Czerniowiec, przekraczając granicę polsko-rumuńską wraz z eskadrą obserwacyjną z lotnictwa Armii „Łódź”. Część rzutu kołowego eskadry pod dowództwem ppor. obs. J. Gerstela połączyła się z grupą por. pil. Edmunda Piorunkiewicza i utworzyła „13 eskadrę szkolną”, która wykonywała zadania bojowe na rzecz SGO „Polesie” aż do jej kapitulacji po bitwie pod Kockiem 6 października 1939 roku⁹³.

17 września 1939 roku część personelu 53. EO, dowodzona przez kpt. obs. M. Kucharskiego, przybyła do Kut na granicy polsko-rumuńskiej, gdzie otrzymała rozkaz jej przekroczenia. W związku z wkroczeniem na polskie terytorium Armii Czerwonej, dowódca eskadry kpt. obs. J. Kierzkowski, przebywający na lotnisku połowym Stasin, wysłał kpt. obs. S. Sawczyńskiego do kwatery Naczelnego Wodza marszałka Edwarda Rydza-Śmigłego po rozkazy. *Odpis Dziennika Bojowego I/53. esk.[adry] tow.[arzyszczej – EO] – dzień 17 IX 1939 r. przedstawionego jako załącznik do zeszytu ewidencyjnego L.dz. 310 – 145 Paryż 29 X [19]39 r.* tak oczami kpt. obs. S. Sawczyńskiego przedstawiał wydarzenia tamtego dnia:

17.IX. [1939 r.] około godz.12.00 otrzymuję rozkaz lotu [RWD-14 „Czapla”] do Nacz.[elnego] Dow.[ódtwa] do Stanisławowa

⁹³ IPMS, Lot.A.II.10/1e-4. J. Pawlak (*Polskie...*, op. cit., s. 348) podał, że 17 września 1939 r. dowodzący eskadrą kpt. obs. L. Fijuth nie znalazłszy w Hołobach swej jednostki, dotarł na lotnisko polowe w Wielicku, gdzie znalazłszy samolot rozpoznawczo-bombowy typu P-46 „Sum”, odleciał nim do Komyi, a następnie do Czerniowiec.

z zapytaniem od gen. [P.] Skuratowicza jak zachować się wobec naruszenia granicy przez wojska sowieckie. O godz. 13.00 ląduję w Stanisławowie, melduje się u gen. [Gustawa] Paszkiewicza i jego D[owód]cy. Aer.[onautyki – lotnictwa] ppułk. [Olgierda] Tuśkiewicza. Dowiaduje się, że N.[aczelne] D.[owództwo] jest w Kołomyży. Zapytuję, czy w Koł.[omyi] jest lądowisko – nie ma, wobec tego otrzymuję samochód. Melduję się w N.[aczelnym] D.[owództwie] ok. godz. 15.00 otrzymuję rozkaz o ew.[akuacji] do Rumunii od Szefa Sztabu [Głównego Wojska Polskiego] gen. [W.] Stachewicza o godz. 16.00. Wracam do Stanisławowa i o godz. 17.40 startuję. W rejonie Dubna przylatuję o godz. 18.40 (noc) krążę nad lotniskiem, strzelam rakiety, jednak ogni nie zapalają (Eskadra ewakuowała lotnisko wobec zagrożenia sowieckiego o godz. 16.00). Na pld.[ołudniowym] skraju Dubna widzimy ognie rozpalane do lądowania jednak po dwu podejściach pilot [plut. W. Fajks] uznaje lądowanie za niemożliwe ze względu na krótki wybieg i bliskość zabudowań. Ognie te rozпалиł plut. 6 p.[ułku] lot.[niczego] wraz z kilku szereg. tegoż pułku. O godz. 18.00 silnik [RWD-14 „Czapla”] przerywa z braku paliwa (dla zwiększenia szybkości przelotowej leciałem na 2300 obrotów). Pilot [plut. W. Fajks] przełącza zbiornik opadowy (ok. 5 min. lotu), nabiera wysokości ok. 400 metrów – decyduje opuścić samolot [RWD-14 „Czapla”] skacząc ze spadochronem. Ląduje przy drodze Dubno–Semiduby na pln.[ocnym] skraju wsi. Będąc na spadochronie w powietrzu, słyszę uderzenie i widzę palący się na ziemi samolot [RWD-14 „Czapla”]. Pilot [plut. W. Fajks] wylądował przy szosie krzemienieckiej, o czym dowiedziałem się nieco później, spotkawszy go na skrzyżowaniu dróg w Dubnie. Rekwiruję furmankę i jadę do Dubna po drodze spotykam w/w plut. z 6 p.[ułku] lot. [niczego], któremu wskazuje kierunek, każe szukać (kpr. [plut.] Wincenty Fajks miał niedawno złamaną nogę, obawiałem się, że przy lądowaniu uszkodzi ją ponownie) i powiedzieć mu, że czekam na niego w K.[omendzie] G.[łównej] Dubno. Po przyjeździe do Dubna ok. godz. 20.00 stwierdzam, że K.[omenda] G.[łówna] się już ewakuowała. Spotykam mego pilota [plut. W. Fajks]. Żadnych oddziałów wojsk ani D[owód]-ców nie ma w Dubnie, oprócz kolumny samochodów mjr. pil. Mariana Tarnowskiego

ewakuującego Bazę Lotn[iczą]. Dęblin, wobec tego dołączam wraz z pilotem [plut. W. Fajks] do tej kolumny podając do wiadomości mjr. pil. [M.] Tarnowskiego przywieziony rozkaz o ewakuacji⁹⁴.

W dniach 1–17 września 1939 roku załogi 13. EO wykonały 45 (42?– w tym 10 łącznikowych) loty bojowe, tracąc pięć z siedmiu samolotów typu RWD-14 „Czapla” oraz dwóch lotników poległych i czterech rannych. Dwa samoloty ww. typu zostały ewakuowane lotem na terytorium rumuńskie.

W tym samym czasie załogi 53. EO wykonały 42 (40?) loty bojowe (w tym cztery łącznikowe), tracąc z siedmiu samolotów typu RWD-14 „Czapla” sześć (jeden samolot ewakuowano lotem na terytorium rumuńskie) oraz czterech poległych lotników.

W ramach podsumowania warto podać łączne stany dziesiętkowanych w walkach eskadr LP (lotnictwo armijne, jak i lotnictwo dyspozycyjne NW), jakie znalazły się w dniach 17–18 września 1939 roku na terenie „przedmościa rumuńskiego” (województwa tarnopolskie i stanisławowskie):

- Kozłówka k. Brzeżan – 31. ERB (d-ca kpt. pil. Witalis Nikonow – cztery samoloty typu P-23 „Karaś”, jeden RWD-14 „Czapla”, jeden sanitarny RWD-13)

⁹⁴ IPMS, Lot.A.II.34/1i. J. Pawlak (*Polskie...*, op. cit., s. 402–403) podał, że załoga w składzie pchor. obs. W. Reda i kpr. pil. W. Załucki odleciała w rejon Brody–Stanisławów, gdzie miała oczekiwać na dalsze rozkazy. Po opisanym wyżej zdarzeniu kpt. obs. S. Sawczyński wraz z plut. pil. W. Fajksem, dołączycywszy do kolumny Bazy Lotniczej Dęblin 18 września 1939 r., przekroczyli granicę polsko-rumuńską. Rzut kołowy 53. EO, prowadzony przez dowódcę eskadry, dotarłszy do Stanisławowa, wobec odcięcia drogi do granicy polsko-rumuńskiej przez oddziały Armii Czerwonej, skierował się w stronę granicy polsko-węgierskiej, którą przekroczył 20 września 1939 r. Przed opuszczeniem kraju do kolumny dołączyli pchor. obs. W. Reda i kpr. pil. W. Załucki, którzy znalazłszy się na terenie zdominowanym przez dywersantów ukraińskich, zdecydowali się na podpalenie swego samolotu RWD-14 „Czapla”, po czym ruszyli w stronę granicy państwa.

- Markowce k. Stanisławowa – 56. EO (d-ca kpt. obs. Marian Sukniewicz – trzy samoloty typu R-XIII D „Lublin”, dwa RWD-14 „Czapla”) i 23. EO (d-ca por. obs. Władysław Rewakowicz – sześć samolotów typu RWD-14 „Czapla”)
- lotnisko Zagwózdź (5 km na zachód od Stanisławowa) – 26. EO (d-ca kpt. pil. Stanisław Rzepa – trzy samoloty typu R-XIII D „Lublin”, jeden typu RWD-14 „Czapla”, jeden typu LWS-3 „Mewa”, jeden typu RWD-8)
- Stasin – organizowany Dywizjon Rozpoznawczy dowództwa obrony „przedmościa rumuńskiego” – (d-ca mjr obs. Tadeusz Wójcicki – 13. EO – dwa samoloty typu RWD-14 „Czapla”, 53. EO – dwa samoloty typu RWD-14 „Czapla”, 63. EO – pięć samolotów typu RWD-14 „Czapla” – szósty samolot po przylocie z Brodów i dołączyła rankiem następnego dnia; 66. EO – dwa samoloty typu R-XIII D „Lublin”; Pluton Łącznikowy NDL (d-ca por. pil. Jan Michałowski – dwa samoloty typu RWD-8)
- Stanisławów – „zasadka” lotnicza (piloci 161. i 162. Eskadry Myśliwskiej – EM)
- Gwoździec Stary k./Horodenki – 210. (X) Dywizjon Bombowy (DB – d-ca ppłk pil. Józef Werakso: 211. (11.) EB – d-ca kpt. obs. Franciszek Omylak – pięć samolotów typu P-37 B „Łoś”; 212. (12.) EB. – d-ca por. obs. Ignacy Szponarowicz – cztery samoloty typu P-37 B „Łoś” – w tym jeden uszkodzony)
- lotnisko polowe pod Kołomyją – 16. EO (d-ca kpt. obs. Eugeniusz Lech, jeden samolot typu R-XIII D „Lublin”, jeden samolot typu RWD-8)
- lotnisko polowe Nowosiółek k. Zaleszczyk – Rezerwowa Eskadra Rozpoznawcza Szkoły Podchorążych Lotnictwa Dęblin (d-ca kpt. obs. Maksymilian Brzozowski – pięć samolotów typu P-23 „Karaś”, w tym jeden uszkodzony)
- lotnisko polowe Horodenka – Pluton Łącznikowy nr 9 (d-ca por. rez. pil. Stanisław Krakowski), Eskadra Szkolna Bazy nr 5 (d-ca kpt. obs. Zygmunt Natkański) – ?

- lotnisko polowe w rejonie Kut – Eskadra Ćwiczebna Pilotażu nr 3. SPL Dęblin (d-ca kpt. pil. Jan Czerny), Oddział Lotnictwa Myśliwskiego Bazy nr 3 (d-ca kpt. pil. Jerzy Orzechowski)
- Śniatyn – Baza nr 6 – ?
- w Kutach, Kołomyi i Horodence przebywał zgrupowany personel latający i naziemny LP, oczekujący na odbiór znajdujących się w transporcie morskim zakupionych w francuskich i brytyjskich wytwórniach lotniczych samolotów alianckich typu Morane Saulnier MS-406, Fairey „Battle”, Hawker „Hurricane” i Supermarine „Spitfire” oraz rzuty kołowe kilku ERB i EB (w tym 21. Eskadry Bombowej Lekkiej – EBL, 22. EBL, 64. EBL i 65. EBL (Horodenka), 55. Samodzielnej EBL – (Kołomyja).

Na terytorium Królestwa Rumunii znalazło się po 17 września 1939 roku 9 276 lotników LP (7 645 specjalistów, z czego 535 pilotów, 434 obserwatorów i 160 strzelców pokładowych) oraz ponad 200 samolotów: 14 samolotów myśliwskich typu PZL P-7, 10 (11?) samolotów myśliwskich PZL P-11a, 33 samoloty myśliwskie typu PZL P-11c, cztery samoloty bombowe typu PZL P-37 A „Łoś”, 19 samolotów bombowych typu PZL P-37 B „Łoś”, 21 samolotów rozpoznawczo-bombowych typu PZL P-23 A i B „Karaś”, jeden samolot rozpoznawczo-bombowy typu PZL P-46 „Sum”, 22 samoloty obserwacyjne typu R-XIII D „Lublin”, 16 samolotów obserwacyjnych typu RWD-14 „Czapla”, jeden samolot transportowy typu Fokker F-VII B/3m, jeden samolot łącznikowy typu Potez XXV B, 39 samolotów łącznikowych typu RWD-8, cztery samoloty szkolno-łącznikowe typu PWS-26, 16 samolotów łącznikowych i sanitarnych typu RWD-13, trzy samoloty sportowo-łącznikowe typu RWD-16, 16 samolotów komunikacyjnych PLL „Lot”, spora grupa samolotów sportowych i prywatnych. Samoloty 26. EO stacjonujące na lotnisku Zagwózdź na rozkaz dowódcy eskadry 18 września 1939 roku, z powodu gęstej mgły panującej nad lotniskiem oraz w związku z zagrożeniem ze strony okolicznej

ludności (nacjonaliści ukraińscy) zostały spalone, zaś personel jednostki samochodami dotarł do pogranicznych Kut, przekraczając granicę w nocy z 19 na 20 września 1939 roku. Na terytorium węgierskim znalazły się – jeden samolot typu PZL P-11a oraz dwa samoloty typu RWD-8, na terytorium ZSRR znalazły się na – skutek omyłkowych lądowań – jeden samolot typu PZL P-11, trzy (cztery?) samoloty typu P-37 „Łoś” oraz jeden samolot typu RWD-8. W wyniku działań wojennych Armia Czerwona zniszczyła kilkanaście samolotów (w tym samoloty Eskadry Ćwiczebnej Obserwatorów Centrum Wyszukolenia Lotnictwa nr 1), na terenie na wschód od linii wyznaczonej przez pakt Ribbentrop – Mołotow, zdobywając 131 samolotów sprawnych i niesprawnych różnych typów z jednostek zapasowych i szkolnych LP oraz samolotów z aeroklubów⁹⁵.

Andrzej Olejko

⁹⁵ Dane z prywatnego archiwum autora.

BIBLIOGRAFIA

Źródła archiwalne

- Instytut Polski & Muzeum gen. Sikorskiego
- Akta lotnictwa Armii „Modlin”
- Akta Lotnictwa SGO „Narew”.

- Prywatne archiwum autora.

Opracowania

- Emmerling Matrius, *Luftwaffe nad Polską 1939*, cz. 2, *Kampfflieger*, Armagedon, Gdynia 2005.
- Cynk Jerzy Bogdan, *Sily lotnicze Polski i Niemiec. Wrzesień 1939*, WKiŁ, Warszawa 1989.
- Dymek Przemysław, *Samodzielna Grupa Operacyjna „Narew” 1939 w polskiej historiografii wojskowej*, Sorus, Poznań 1999.
- Majzner Robert, *Polski wywiad wojskowy wobec polityki III Rzeszy 1933–1939*, Adam Marszałek, Toruń 2006.
- Pawlak Jerzy, *Polskie eskadry w latach 1918–1939*, WKiŁ, Warszawa 1989.
- Pawlak Jerzy, *Polskie eskadry w wojnie obronnej 1939*, WKiŁ, Warszawa 1991.
- Pawlak Jerzy, *Samotne załogi*, Bellona, Warszawa 1992.
- Porwit Marian, *Komentarze do historii polskich działań obronnych 1939 roku*, t. 1, Czytelnik, Warszawa 1983.
- Zawilski Apolinary, *Bitwy Polskiego Września*, Znak, Warszawa 1972.

**Borderland Squadrons of 1939:
With the Green-Yellow Beetle and St. Christopher
on the Fuselages From the Narew River
to the Romanian Borderland. Historical Sketch
of the Combat Route of the 13th and 53rd
Accompanying-Observation Squadrons During
the September 1939 Campaign
in the Light of Archival Records**

Keywords

World War II, September 1939 campaign, Polish air forces, RWD-14 “Czapla” (“Heron”), Soviet aggression, “Romanian bridgehead”

Abstract

The history of Polish air combat in 1939 continues to be the subject of historians' research. Archival materials hitherto unknown or little known allow a broader view of the combat route of individual squadrons. This is also the case of the combat route that led two Observation Squadrons from the air force component of the Independent Operational Group “Narew” and the field air force component of the “Modlin” Army from the borderline Narew River to the borderline Dniester River. This short sketch illustrates the battles of the crews of the above-mentioned squadrons against the armies of both aggressors during the September 1939 campaign.

Die Grenzland-Staffeln 1939. Mit einem grün-gelben Käfer und dem Heiligen Christoph auf den Rümpfen vom Fluss Narew bis zum rumänischen Grenzgebiet. Historische Skizze der Kampfroute der 13. und 53. Begleit-Observationsstaffel während des Feldzugs im September 1939 im Lichte von Archivmaterial

Schlüsselwörter

Zweiter Weltkrieg, Septemberfeldzug 1939, polnische Luftfahrt, RWD-14 „Reiher“ („Czapla“), sowjetische Aggression, „rumänische Vorbrücke“

Zusammenfassung

Die Geschichte der polnischen Luftkämpfe im Jahr 1939 ist ständig Thema der Forschung von Historikern. Bisher unbekannt oder wenig bekannte Archivmaterialien ermöglichen einen umfassenderen Blick auf die Kampfroute der einzelnen Staffeln. Dies gilt auch für den Kampfweg, der zwei Beobachtungsstaffeln der Luftfahrt der Selbstständigen Operativen Gruppe „Narew“ und der Feldluftfahrt der „Modlin“-Armee von der Grenze Narew zur Grenze Dnjestr führte. Diese kurze Skizze veranschaulicht die Kämpfe der Besatzungen der oben genannten Staffeln gegen die Armeen der beiden Aggressoren während des Feldzugs im September 1939.

**Эскадрильи с Восточных рубежей в 1939 году.
С зелено-желтым жуком и святым Христофор
на фюзеляжах от реки Нарев до Румынского
пограничья. Исторический очерк боевого пути
13-й и 53-й Разведывательно-сопроводительных
эскадрилий во время сентябрьской кампании
1939 года в свете архивных материалов**

Ключевые слова

Вторая мировая война, сентябрьская кампания 1939 года, польская авиация, RWD-14 «Czapla», советское вторжение, „румынское пограничье”

Резюме

История боев польской авиации в 1939 году вызывает постоянный интерес у историков. Изучение ранее неизвестных или малоизвестных архивных материалов позволяет более широко взглянуть на боевой путь отдельных эскадрилий. Это также касается боевого пути, который прошли две Разведывательные эскадрильи из авиагрупп, входящих в состав Отдельной оперативной группы «Нарев» и полевой армии «Модлин», от приграничной реки Нарев до румынской границы на Днестре. В этом небольшом очерке содержится описание боев вышеназванных эскадрилий против армий обеих стран-захватчиков, которые велись во время сентябрьской кампании 1939 года.